



VLADIMÍR TEUSCHEL

**Dolné
Lelovce**

*Lesná * Zemianske
manipulácia Kostolany*

HORNONITRIANSKE ÚZKOROZCHODNÉ ŽELEZNICE

*Ako to bolo / nebolo s niektorými úzkorozchodnými železnicami
na Hornej Nitre.*

Vladimír Teuschel

Hornonitrianske úzkorozchodné železnice

Lesná manipulácia Zemianske Kostol'any

Dolné Lelovce

Knižku venujem mladomanželom Nikole a Lukášovi.
14.VI.2025

Obsah

Obsah	7
Slovo na úvod	9
Zemianske Kostol'any	11
Dolné Lelovce	11
Rodina Milch, Komárom	12
Náčrt prevádzky parnej pily v Komárne – Novom meste.	14
Výstavba železnice	15
Žiadosti o povolenie stavby – prvý pokus	15
Druhý pokus	16
Politická pochôdzka	19
Policajná pochôdzka	21
Prestavba železnice	23
Prevádzka	24
Ukončenie prevádzky	26
Ako to dopadlo	26
Záver	27
Zdroje	27
Pod'akovanie	28
Príloha č. 1 – Zaregistrovanie spoločnosti Vdova Milch E. a Milch N.	29
Príloha č. 2 – Prosba firmy E. Milch o povolenie lesnej dráhy	30
Príloha č. 3 – Polohopis, mapa 1: 2880 / časť A	31
Príloha č. 4 – Most cez rieku Nitru	35
Príloha č. 5 – Po 100 rokoch	36

Slovo na úvod

„A sme späť.“ Povedali by v súkromnej televízii po reklame.

Späť na Hornej Nitre, späť na úzkorozchodnej železnici.

Apropo **Horná** Nitra alebo **horná** Nitra; veľké **H** alebo malé **h**. Podľa vyjadrenia Jazykovedného ústavu Ľudovíta Štúra by sa malo písať malé h: „Názov horná Nitra sa píše s malým h podobne ako názvy horné Kysuce, horná Orava, dolný Zemplín, pretože tu nejde o pomenovanie samostatného administratívneho celku¹“. Teda nejde o vlastné podstatné meno. Kde horná Nitra začína to vieme. Je to od prameňa rieky Nitry. Prameň sa nachádza vo výške 650 m.n.m. pod vrchom Revňá. Je to pod cestou v ostrej zákrute v stúpaní na Fačkovské sedlo z Kľačna. Toto je oficiálny prameň rieky Nitry. V skutočnosti vyviera vyššie. V tejto lokalite je niekoľko prameňov, ktoré sa spájajú do jedného potôčika a až potom doň vteká oficiálny prameň rieky Nitry. Mimochodom, ako jediná rieka na Slovensku má oficiálny prameň vybudovaný pamätník. V Európe sú len dva. Ten druhý má Dunaj v Nemecku. Takže tu začína Ponitrie a teda aj horná Nitra. A kde končí? Pri Partizánskom, Topoľčanoch, Nitre? A existuje aj stredná Nitra alebo dolná Nitra? Takže po správnosti by som mal písať **horná** Nitra.

Ale.

Keby nebolo ale.

Ja tu žijem prakticky celý život. Tu som chodil do základnej školy, tu som pracoval najprv v bani a neskôr v iných firmách. Tu som sa oženil, tu sme vychovali deti. A tu žijem aj teraz na dôchodku. Takže pre mňa je tento región presne určený. Je to môj región. Takže ja si ho budem nazývať vlastným podstatným menom Horná Nitra. Jazykovo zdatní čitatelia a jazykovedci nech mi to prepáčia.

A aby sme urobili definíciám zadosť, mám tu ešte jednu. Znalci ju môžu pokojne preskočiť. Ja dúfam, že túto publikáciu budú čítať aj ľudia, ktorí sa zaujímajú o železnice len okrajovo, alebo len vtedy, keď hľadajú čas odchodu svojho vlaku, alebo dokonca aj takí, ktorí zbadajú že vlaky existujú vtedy, keď im zavrú rampy na železničnom priecestí.

Rozchod koľaje. To je tá záhadná definícia.

Začneme predpisom Európskej únie.

Rozchod koľaje je najmenšia vzdialenosť medzi koľajami kolmo na jazdnú plochu pretínajúca každý profil hlavy koľajnice v rozmedzí od 0 do 14 mm pod jazdnou plochou. Tak definuje rozchod koľaje tabuľka 48 Slovník Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii.

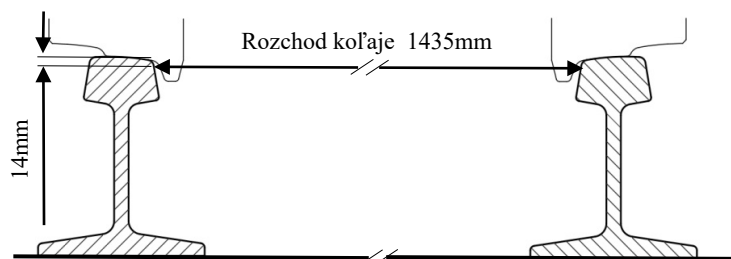
A čo na to STN?

Podľa článku 2 Termíny a definície bod 2.12 STN 73 6360-1:2015 Železnice, Koľaj, Časť 1: Geometrická poloha a usporiadanie koľaje železničných dráh rozchodu 1 435 mm je rozchod koľaje vzdialenosť pojazdných hrán koľajnicových pásov meraná v rovine pričného rezu pri širokopátkových koľajniciach 14 mm, pri žliabkových koľajniciach 9 mm pod temenami koľajnicových pásov.

Trochu zrozumiteľnejšie.

Rozchod koľaje je vzdialenosť medzi vnútornými pojazdnými hranami dvoch oproti sebe ležiacich koľajnicových pásov meraná 14 mm pod temenami koľajnicových pásov. (ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, ŽSR, Z 10, Predpis PRAVIDLÁ TECHNICKEJ PREVÁDZKY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY (PTPŽI) účinný od 01.03.2014)

Podľa obrázku² je to najjednoduchšie:



¹ Iveta Valentová: Ako písať: horná Nitra alebo Horná Nitra, SLOVENSKÁ REČ Časopis pre výskum slovenského jazyka, ročník 79, 2014 1-2; vydavateľ: Jazykovedný ústav Ľudovíta Štúra Slovenskej akadémie vied

² V obrázku sú použité podklady z práce: Nozhenko, Kravchenko, Hauser, Loulová: Definícia profilu kolesa a koľajnice so špecifickou geometriou

Na obrázku máme rozchod koľaje 1 435 mm (4 stopy 8½ palca). Tento rozchod sa považuje za normálny rozchod. Takýto rozchod majú železnice väčšiny krajín Európskej únie a teda aj Slovenská republika.

Železnica s rozchodom väčším ako 1 435 mm je nazývaná širokorozchodná. Takýto rozchod majú napríklad bývalé krajiny Sovietskeho zväzu (1 520 mm), ale aj Španielsko a Portugalsko (1 668 mm). Širokorozchodné trate máme aj na našom území. Boli dve. Jedna viedla z Čopu do Dobrej pri Čiernej nad Tisou (10 km) a druhá z Užhorodu do Haniský pri Košiciach (87 km). Vozila sa po nich železná ruda do Východoslovenských železiarní (dnes US Steel) a materiál pre potreby hutníckych a priemyselných podnikov.

A nakoniec úzkorozchodné železnice. Jasné, že rozchod je nižší ako 1 435 mm.

Tu uvádzam najčastejšie používané rozchody koľajníc s príkladmi využitia.

Tak napríklad rozchod 600 mm. Väčšinou používaný ako vnútropodniková doprava najčastejšie na ľudský pohon, napríklad tehelne, pieskovne, kameňolomy. Pomocou elektrických a dieselových lokomotív, ale aj ručne sa na 600 mm dopravovalo aj v uhľových baniach. Na Hornej Nitre ich bolo možno viac ako 100 km.

Rozchod 750 mm alebo 760 mm. S týmto rozchodom boli postavené hlavne lesné železnice, ale napríklad aj električková trať z Trenčianskej Teplej do Trenčianskych Teplic. Chod'te sa previezť. Uvidíte.

No a napokon 1 000 mm. To sú električkové trate v Bratislave a Tatranské električné železnice. Každé pravidlo má výnimku a výnimka potvrdzuje pravidlo. Električkové trate v Košiciach a v Čechách majú normálny rozchod. Aký? No predsa 1 435 mm.

Takže slovenčinu a definície máme za sebou.

Dnes si povieme niečo o lesnej železnici, ktorá viedla zo stanice Zemianske Kostol'any, do lesov v chotári obce Dolné Lelovce. Vtedy to bola ešte samostatná dedina. Aj táto železnica mala svoju zvláštnosť.

Ved' uvidíte.

Prajem príjemné čítanie.

VT

Zemianske Kostol'any



Zemianske Kostol'any ležia na ľavom brehu rieky Nitry, 5 km južne od Novák. Na západe je chotár obce ohraničený južnými výbežkami Malej Magury, na východe svahmi a hrebeňmi Vtáčnika. Cez obec preteká potok Lazný z Vtáčnika a ďalší potok z Lelovskej doliny. Oba potoky v chotári obce ústia do rieky Nitry.

Ku dňu 31. 12. 2022 evidovala obec 1741 obyvateľov³.

Prvá písomná zmienka o obci je z roku 1331.

História obce je spätá so šľachtickým rodom Kostolániovcov (Kosztolányi), ktorí sem v 15. storočí preniesli svoje rodové sídlo z Hrádku v dnešnom Kamenci pod Vtáčnikom a vybudovali si tu okolo r. 1560 kaštieľ. Rodina Kostolániovcov plne ovládala obec až do roku 1848, kedy bolo v Uhorsku zrušené poddanstvo. Svoje majetky tu mali aj Rajčániovci (Rajczányi), rodina Papež a krátko aj bojnickí Pálffyovci. Časť obce Dolné Lelovce patrila šľachtickej rodine Tarnóczyovcov. Podľa súpisu domov v roku 1601 sa uvádza v obci 55 domov, pričom takmer polovica z nich – 27 – bolo šľachtických, a ako jediní majitelia pozemkov sa uvádzajú práve Kostolániovci. To sa odrazilo aj v pomenovaní obce, keď práve v tomto súpise sa prvýkrát uvádza ako Kostol'any⁴.



Pohľadnica stanice Zemianske Kostol'any; prešla poštou v roku 1903⁵

Dolné Lelovce

Dolné Lelovce, dnes časť Zemianskych Kostolian, sa spomínajú v rokoch 1232 a 1374. V roku 1715 boli zemianskou obcou s 11 domácnosťami. V roku 1787 patrila obec Tarnóczyovcom a mala 28 domov a 211 obyvateľov. V roku 1903 bola pričlenená k Novákom. Vyplynulo to z územného členenia. Kým Zemianske Kostol'any patrili do okresu Oslany a tým do Tekovskej župy, Dolné Lelovce boli súčasťou okresu Prievidza a teda Nitrianskej župy. Po vzniku Československa prebehla v roku 1923 reforma územnosprávneho členenia. Niektoré okresy zanikli. Okres Prievidza sa rozšíril o okres Oslany. A tak v roku 1937 obec pričlenili ku Zemianskym Kostol'anom, čo bolo z hľadiska blízkosti výhodnejšie.

Na ľavej strane pri vstupe do obce bola dolina. Na začiatku doliny stála škola, na konci bola postavená horáreň. Nad dolinou sa nachádza kostol Nanebovzatia Panny Márie. Začiatkom päťdesiatych rokov (cca

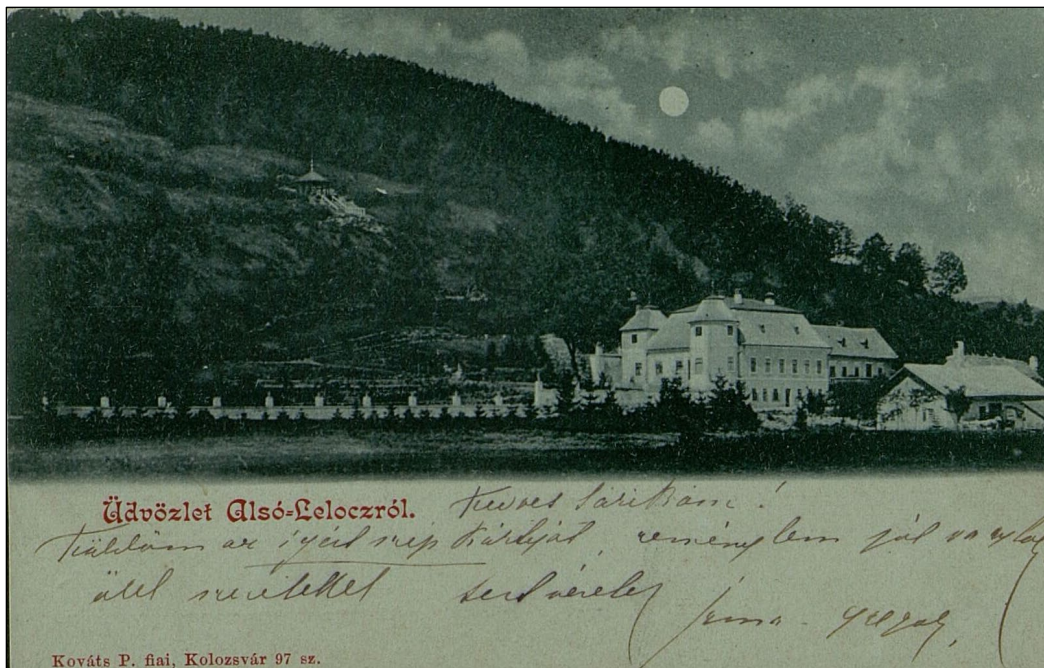
³ www.zemianskekostolany.sk/o-obci.html

⁴ www.zemianskekostolany.sk/historia.html

⁵ KF SNK Martin, vydavateľ Elvira fényk. Múterem Nagy - Tapolcsán

1954) dolinu prehradili a vytvorili odkalisko na popolček z elektrárne. 21. mája 1965 došlo k prvému narušeniu hrádze. Popolček, ktorý vytekol, zalial dom pod hrádzou, v ktorom zahynula matka s dvoma deťmi. Napriek tejto udalosti a trvalému narušeniu hrádze obec neevakovali. 25. mája došlo k úplnému pretrhnutiu 40m vysokej hrádze a zaplaveniu časti obce a lúky až po rieku Nitru. Pri tejto udalosti zomrela jedna žena. Do okolia sa vylialo zhruba 1,5 milióna m³ popolčeka s obsahom toxických látok. Obyvateľov obce Dolné Lelovce presťahovali na sídlisko v Prievidzi.

Dnes sa plánuje na ENO pôvodnom odkalisku postaviť fotovoltická elektráreň.



Kaštieľ rodiny Tarnóczy v Dolných Lelovciach po jeho prestavbe v roku 1898. Dnes patrí objekt Ministerstvu obrany SR.

Pohl'adnica kaštieľa v noci; prešla poštou v roku 1907⁶.

Rodina Milch, Komárom

Rodina Milch. Áno, o tejto rodine bude reč. Rodine, ktorá postavila a prevádzkovala lesnú železnicu zo stanice Zemianske Kostofany do chotára Dolných Leloviec.

Rodina Milch pochádzala z dediny Új Szőny, ktorá ležala na pravom brehu Dunaja oproti mestu Komárno. V roku 1896 Új Szőny pričlenili ku Komárnu. Vznikla časť mesta Komárom Újváros (Komárno Nové mesto). Tým sa otvorili nové ekonomické možnosti Komárna. Výsledkom toho všetkého bolo, že v roku 1909 už v južnej polovici Komáromu fungovalo 21 závodov: parná píla, továreň na hodváb, továreň na spracovanie ľanu, parný mlyn, stolárska dielňa s parným strojom⁷. Okrem nich v areáli prevádzkoval od roku 1895 tehelňu Károly Ráth, obyvateľ Budapešti.

Vo vzťahu k železnici začneme Emánuelom Milchom a Naftali Hirschom Milchom. V južnej časti mesta bola najstarším priemyselným objektom parná píla Milch Emmánuelné a Milch N. založená v roku 1880. Podnik prevádzkoval aj parný mlyn, zaoberal sa ťažbou dreva, obchodom s drevom a stavebným materiálom: vykonával piliarske práce pre tesárov, spolupracoval so stavebnými firmami, venoval sa stavbe mostov, výrobe parkiet a stavbe drevených lodí. Závod v roku 1892 vyhorel, ale bol prestavaný a výroba pokračovala. Na prelome storočí už zamestnával 130 ľudí⁸. Krátko po založení spoločnosti 31. novembra 1881 Emánuel Milch zomiera. Vedenie spoločnosti prevzal Herman Armin Hirsch Milch. Známejší bol ako archeologický zberateľ, ktorý vydal aj niekoľko prác o nálezoch v oblasti Komáromu. Bol členom, a neskôr členom predstavenstva Komárnanského mestského historického a archeologického spolku a do svojej smrti aj členom Maďarskej numizmatickej spoločnosti.

⁶ KF SNK Martin, vydavateľ Kováts P. Fiai, Koloszvár 97 sz.

⁷ Új-Szőnytól Komáromig; A komáromi ipar, iparosok, kereskedők és vendéglősök története (1896-1951)

⁸ Új-Szőnytól Komáromig; A komáromi ipar, iparosok, kereskedők és vendéglősök története (1896-1951)



Gyarmati Rózsa (budúca manželka) a Milch Emánuel. (1920)⁹

10. augusta 1883 bola založená verejná obchodná spoločnosť Özv. Milch E.-né et Milch N. (V slovenských dokumentoch sa spoločnosť uvádza pod názvom E. Milch vdova a N. Milch. Spoločnosť bude takto uvádzaná v ďalšom texte, alebo aj skratkou firma Milch.) Ako spoločníci boli zapísaní vdova po Milchovi Emánuelovi (Františka, rodená Spitzerová) a Milch Naftali. Spoločnosť zaregistroval súd v Komárome 7. septembra 1883. Hlavné sídlo spoločnosti bolo v Új Szönyi a pobočku mali v Kisbéri. Predmet podnikania bol totožný so spoločnosťou Emánuela Milcha. Boli obchodníci so stavebným drevom, prevádzkovali parnú pílu a parný mlyn. 27. mája 1896 bol dopísaný ako tretí spoločník Armin Milch s rovnakými právami ako ostatní spoločníci.

25.06.1925 bola zápisom súdu v Győri vykonaná zmena vlastníkov spoločnosti Özv. Milch E.-né et Milch N. Po postupnom úmrtí vdovy po Emánuelovi Milchovi (1916), Arminovi Milchovi (1922) a Naftali Milchovi (1923) boli zapísaní ako majitelia vdova po Arminovi Milchovi Jozefina, rodená Neuberger, Milch Imre a Milch Viktor, obyvatelia Komáromu s tým, že Imre Milch, vdova Árminné Milch ako spolumajitelia a konateľ spoločnosti Emánuel Milch sú oprávnení konať za spoločnosť len spolu so spolumajiteľom Viktorom Milchom, ktorý sa vrátil z Ameriky.

Spoločnosti sa darilo. Zdarne prežila Prvú svetovú vojnu. Po vojne postavili železničnú vlečku, ktorá viedla zo stanice do areálu podniku. Zároveň bola k továrni na spracovanie ľanu postavená jednokoľajka, z ktorej viedla odbočka k mlynu. Vlečka mala normálny rozchod a bola na konský pohon. Majitelia neustále investovali, rozvíjali podnik, mali nákladné aj osobné autá a koč. V roku 1929 zamestnávali 150 pracovníkov a podnik disponoval parnými strojmi o sile 125 koní.¹⁰

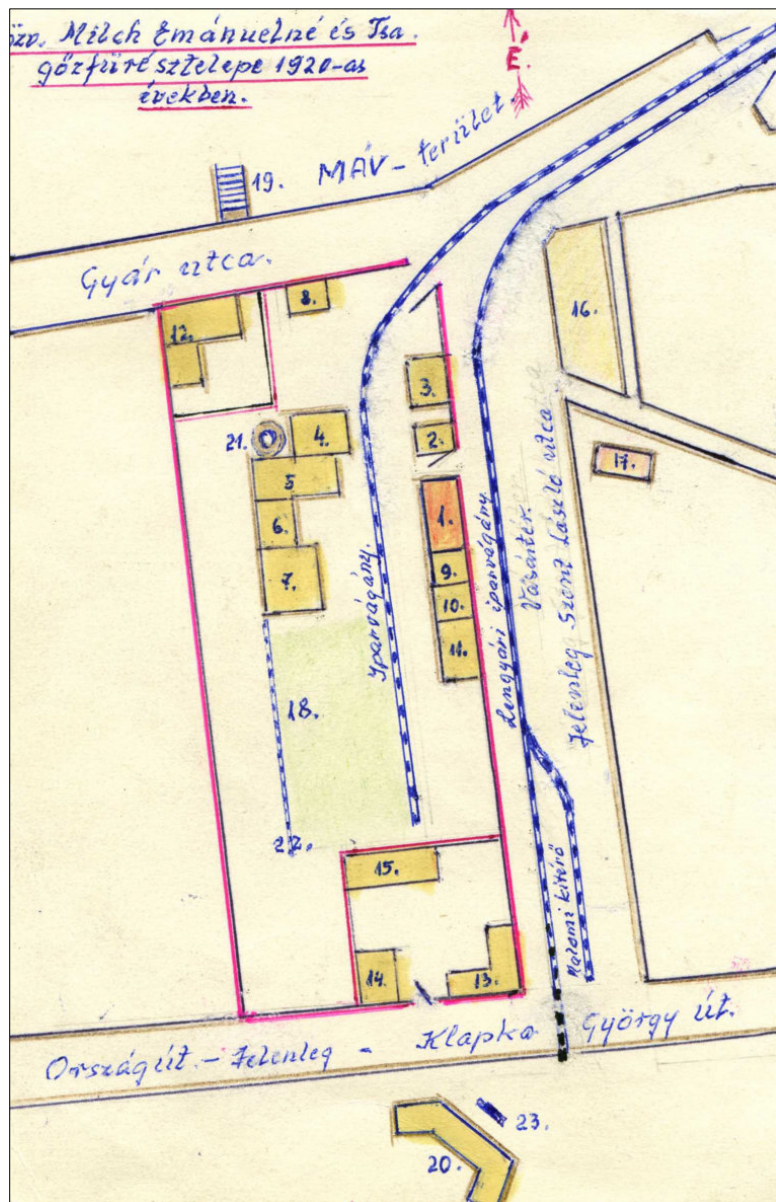
V roku 1928 Milchovci založili v Budapešti Magyar Keményfaipari Részvénytársaság (Maďarská drevospracujúca akciová spoločnosť). Táto akciová spoločnosť vznikla podľa stanov prijatých ustanovujúcim valným zhromaždením konaným dňa 24.10.1928. Tieto stanovky boli zmenené na dodatočnom valnom zhromaždení konanom dňa 5.11.1928 a následne na schôdzi predstavenstva konanom dňa 10. a 14.11. 1928. Jej základné imanie bolo 200 000 pengő, ktoré bolo rozdelené na 1 000 akcií na doručiteľa v nominálnej hodnote 200 pengő. Členmi spoločnosti boli Milch Emánuel a Imre Milch.

Emánuel Milch viedol spoločnosť až do svojej smrti v roku 1930.

⁹ MTA KIK Kézirattár Ms 2680/72

¹⁰ Levelek. TANULMÁNYOK A VÁROS MULTJÁROL ÉS JELENÉRŐL, 2009 (ročník XV.) č.1

Náčrt prevádzky parnej pily v Komárne – Novom meste.



1. Kancelária
2. Porta (vrátnica)
3. Sklad
4. Parný mlyn
5. Kotelňa, strojovňa, dielňa
6. Naparovač bukového dreva
7. Prevádzka pily
8. Byt kočiša
9. Jedáleň
10. Kováčka dielňa
11. Stajňa
12. Byt rodiny Milchovcov
13. Sídlo a byt drevára Weisza
14. Byt zamestnancov
15. Sklad výrobkov z dreva
16. Tkáčovňa (predtým do roku 1903 výrobná stolárskych výrobkov, neskôr továreň na výrobu betónových elementov)
17. Synagóga
18. Skladisko guľatiny
19. Gólyahíd („Bocianí most“)
20. Dôstojnícky pavilón kasárne husárov
21. Komín
22. Koľaj na rozvoz guľatiny
23. Pomník Radetzského

Vdova po Milchovi Emanuelovi a spol.
 Parná píla v 20-tych rokoch XX storočia.
 Obrázok vyhotovil István Horváth, 2008.¹¹

¹¹ Horváth István: Özv. Milch E.-né és Milch N. gőzfűrésztelpe. In: Levelek. Tanulmányok a város múltjáról és jelenéről. Komáromi Klapka György Múzeum, 2009. (XV. évf.) 1. szám

Výstavba železnice

Žiadosti o povolenie stavby – prvý pokus

24. mája 1919 bola na župný úrad v Nitre doručená žiadosť firmy E. Milch vdova a N. Milch z Komárna Nového Mesta o povolenie stavby lesnej úzkokoľajnej železnice. Lesná dráha mala vychádzať zo stanice Zemianske Kostoľany, dreveným mostom mala prechádzať cez rieku Nitru do obvodu obce Dolné Lelovce.

Tato lesní dráha bude s rozšířením 0,76 m stavena a zatímne na koňsky pohon zřizena.-

Nijvětší stoupání tratě jest 70 ‰ a nejkratší poloměr 50 m. Trati přechází uhlím 69°18' říku Nitru přes kterouž 30 m dl. na tři stejné díly se dělicím mostem převedena bude.-

Pri prechode cez menšie priekopy a pre odvod vody počas zrážok budú vybudované priepusty. Lesná dráha nemala prechádzať cez štátne ani župné alebo mestské cesty. Pri prechode cez poľné alebo lesné cesty budú v odpovedajúcej šírke štrkované a vodiacimi drevami vybavené prejazdy.

Na konci trate v stanici Zemianske Kostoľany bude zriadená výhybka s ďalšou koľajou. Okrem toho môže byť v sklade občas postavená prenosná poľná dráha.

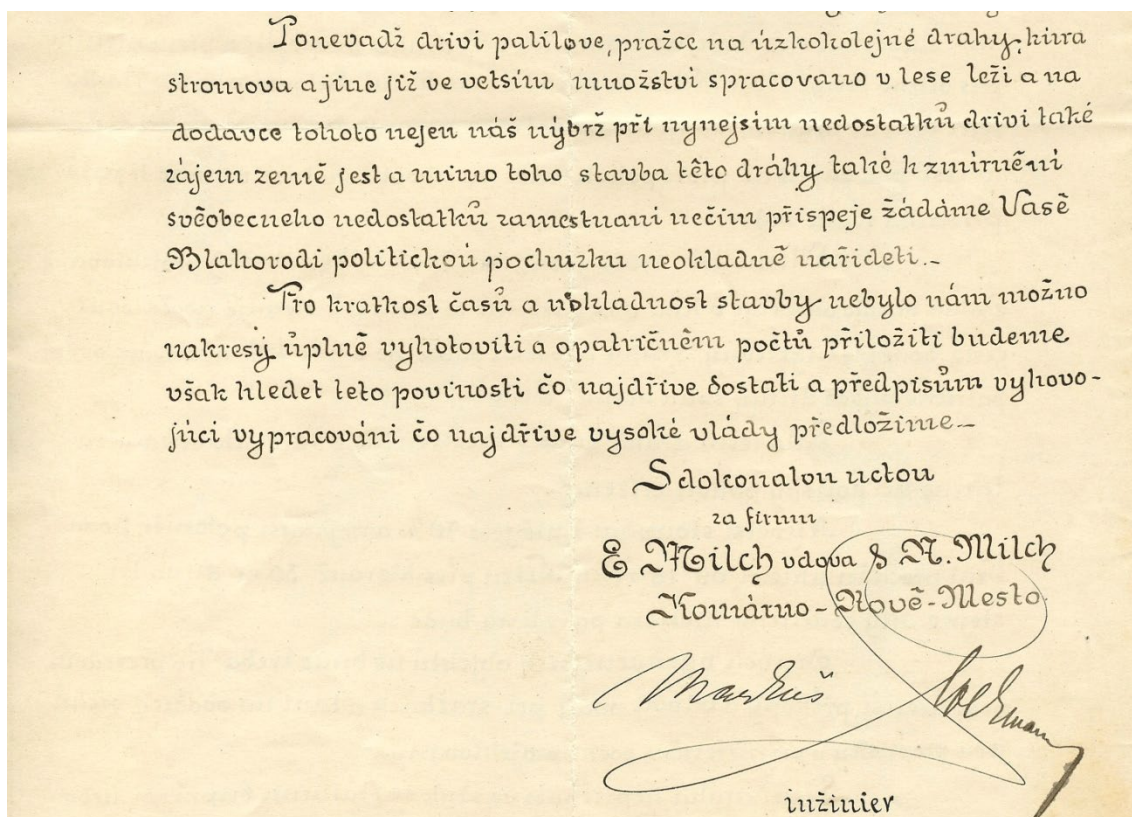
Lesná železnica sa takmer celá nachádza v katastri obce Dolné Lelovce. Prechod cez rieku Nitru a pripojenie na stanicu je v katastri Zemianske Kostoľany.

Pre ťažbu dreva spoločnosť v roku 1918 odkúpila 400 katastrálnych jutár (1 katastrálne jutro = 5754,6 m²) lesnej plochy v Dolných Lelovciach od Bélu Tarnóczyho. Pre využitie Tarnóczyho pozemkov na stavbu železnice bude vypracovaná osobitná zmluva.

Lesná železnica prechádzala cez dva súkromné pozemky. Z väčšej časti po pozemkoch Jána Domesa z Dolných Leloviec a v chotári obce Zemianske Kostoľany cez pozemok Ondreja Nechalú. Na tomto pozemku bolo postavené aj skladište. Železnica končila na pozemkoch Československých štátnych dráh.

Postupne boli tieto pozemky vysporiadané zmluvami o prenájme.

Nakoniec urýchlenie vybavenia žiadosti odôvodnili:



Kópia časti žiadosti firmy E. Milch vdova a N. Milch o povolenie stavby¹²

¹² ŠA NR, spis číslo 419/1920

Župný úrad ešte v ten deň nariadil politickú pochôdzku na 12. júna 1919 o 10 hodine. Za vedúceho politickej pochôdzky stanovil vedúceho štátneho stavebného úradu v Nitre, stavebného radcu Ing. Mráčka Lea. Zároveň určil zoznam osôb, ktoré sa mali pochôdzky zúčastniť.

Okrem iných boli pozvaní aj zástupcovia Tekovskej župy zo Zlatých Moraviec. Lesná železnica prechádzala cez dve župy. Kým Zemianske Kostolany ležali v Tekovskej župe, ťažba dreva sa prevádzala v Dolných Lelovciach a tie patrili do Nitrianskej župy.

Záverom Župný úrad v Nitre nariadil toto oznámenie vyhlásiť v Dolných Lelovciach aj Zemianskych Kostolanoch.

K politickej pochôdzke dňa 12. júna 1912 už nedošlo.

21. marca 1919 bola v Budapešti vyhlásená Maďarská republika rád. Revolučné vojská začali zaberat' krajinu a dňa 1. mája 1919 obsadili slovenskú časť Komárna. Armáda Maďarskej republiky rád postupovala na sever až obsadila zhruba dve tretiny územia Slovenska. 16. júna 1919 bola v Prešove vyhlásená Slovenská republika rád. Republika nemala dlhé trvanie a zanikla 7. júla 1919. Postupne československé a rumunské vojská zatlačili maďarskú Červenú armádu a nakoniec po 133 dňoch 1. augusta 1919 bola Maďarská republika rád porazená.

Tieto udalosti mali vplyv na stavbu a schvaľovanie lesnej železnice.

Napriek tomu firma začala lesnú železnicu stavať bez povolenia ešte pred žatvou v roku 1919¹³.

Druhý pokus

10. februára 1920 odoslala spoločnosť E. Milch vdova a N. Milch na štátny stavebný úrad v Nitre žiadosť o povolenie postavenia úzkokoľajnej lesnej železnice. V odôvodnení uvádza, že už v roku 1919 župný úrad nariadil komisionálnu obhliadku, ale

Následkom bolševického vpádu na Slovensku a zvlášť v okrese komárenském muselo býti od kom. obhliadky upuštěno a proto žádám o dodatečné schválení. Poněvadž nyní v měsících jarních hodlám se stavbou počíti žádám o laskavé, pokud možno ihned administrativní a policejní obhliadku místa.

K žiadosti bol doložený technický popis a plány. Projekt vypracoval Dipl. inž. Viliam Heumann a Ing. Fridrik G. lesný inžinier.

Celková dĺžka železnice bola 3,4 km, rozchod 0,76 m. Lesná železnica bola na konský pohon.

Železnica pozostávala z dvoch stavieb, vrchnej a spodnej.

Vrchná stavba

prechádzala po vrstevnici kopca Sedlo. I. časť viedla zo severozápadnej strany Sedla z hory zvanej Kapusnica a viedla ku hore zvanej Mudraková. Dĺžka trate I. bola 1,650 km. Ku profilu 15 sa pripájala II. časť z juhovýchodnej strany Sedla o dĺžke 0,613 km.

Spodná stavba

(III.) začínala pri hájnikovom domčeku a vchádzala do obce Dolné Lelovce. Tu sa stáčala doprava a cez Dolné lúky prechádzala k rieke Nitre. Rieku prekračovala dreveným mostom a opäť sa stáča doprava a končila na stanici Zemianske Kostolany. Dĺžka tejto časti trate bola 1,113 km.

Medzi profilom 15 – 16 + 50 vrchnej stavby a 0 – 3 spodnej stavby mali byť vybudované dva šmyky (rizne). Jeden na palivové drevo a druhý na „kláty“.

Prechod cez cestu

bol len jeden. Medzi III. 5 – 6 odsekom prechádzala trať cez cestu 8 m širokým prechodom. Prechod musel byť upravený štrkovaním a koľajnice opatrené vodiacim drevom.

Koľajnice

museli byť o hmotnosti 9,0 kg na meter.

Pražce

boli z dubového alebo borovicového dreva profilu 12/15 cm. Vzdialenosť medzi pražcami nesmela byť väčšia ako 77 cm. Pražce mali byť umiestnené v štrkovom alebo pieskovom lôžku vysokom 25 cm a širokom 2,0 m.

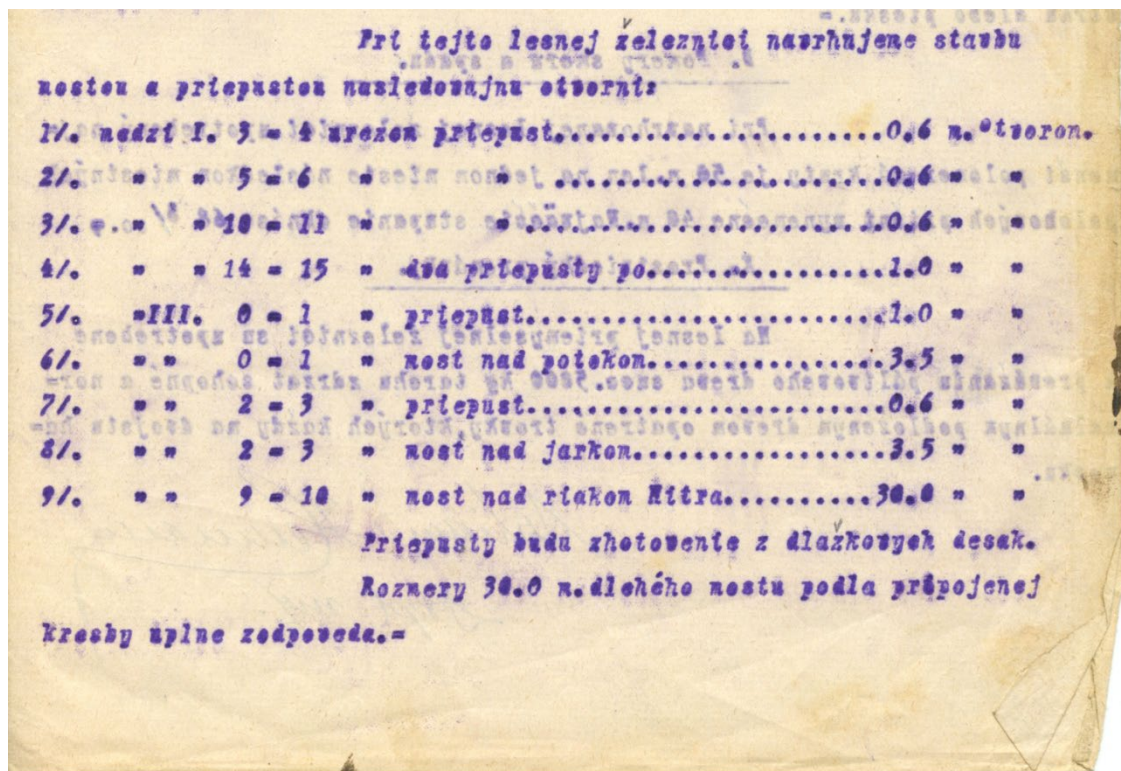
¹³ ŠA v Nitre, Štátny lesný úrad v Nitre, spis číslo 10F/1921

Pomery smeru a spádu

Navrhovaná lesná železnica mala najmenší polomer zákrut 50,0 m. Výnimkou bola jedna zákruta, kde z hľadiska miestnych pomerov bol polomer 40,0 m. Najväčšie stúpanie trate bolo 68 ‰.

Mosty a priepusty

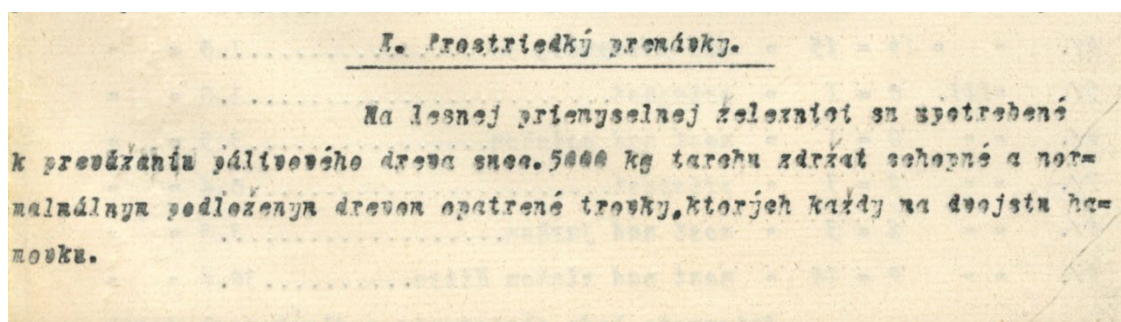
Na trati bol jeden veľký most cez rieku Nitra, dva menšie mosty a priepusty. Takto ich opísali projektanti v odbornom opise:



Časť odborného opisu stavby lesnej železnice firmy E. Milch vdova a N. Milch.¹⁴

Prostriedky premávky

teda vozne. V odbornom opise boli zadefinované takto:



Časť odborného opisu o prostriedkoch premávky.¹⁵ Pre lepšiu čitateľnosť prikladám prepis tak, ako som ho ja prečítal.

Na lesnej priemyselnej železniči sú upotrebené k prevážaniu palivového dreva snec. 5000 kg tarchu zdržať schopné a normálnym podloženým drevom opatrené trovky, ktorých každý má dvojstu hamovku.

Výhybky

I. Oddiel

1. Medzi 0 – 1 profilmi výhybka 90,0 m dlhá.
2. Medzi 15 – 16 + 50 profilmi výhybka 105,0 m dlhá.

¹⁴ ŠA NR, spis číslo 610/1920

¹⁵ ŠA NR, spis číslo 610/1920

III. Oddiel

1. Medzi 0 – 3 profilmi jedna výhybka 100,0 m dlhá a jedna 147,0 m dlhá.
2. Medzi 10 – 11 + 30 profilmi výhybka 100,0 m dlhá.

Jednanie o politickej pochôdzke

Stavebný úrad 18. februára 1920 požiadal riaditeľstvo štátnych dráh v Bratislave o preskúmanie žiadosti firmy Milch. 11. marca 1920 riaditeľstvo štátnych dráh v Bratislave odpovedalo, že nemá námietok proti pripojeniu lesnej železnice ku stanici Zemianske Kostolany. Žiadateľovi udelili povolenie na 6 mesiacov pre polozenie dráhy na pozemku štátnych dráh. Zároveň ich zástupca pri komisii rozhodne, či povolenie predĺži na dlhšiu dobu.

Na základe súhlasného stanoviska riaditeľstva štátnych dráh požiadal stavebný úrad v Nitre správny výbor Nitrianskej župy o určenie termínu politickej pochôdzky lesnej železnice. Zároveň uviedol, že pán župan Tekovskej župy nemá námietky, aby Nitrianska župa vypísala komisiu.

6. apríla 1920 predseda správneho výboru Nitrianskej župy nariadil politickú pochôdzku na 5. mája 1920 o tretej hodine odpoľudnia v obecnom dome v Zemianskych Kostolanoch.

Časť listu predsedu správneho výboru Nitrianskej župy, v ktorom nariadil politickú pochôdzku.¹⁶

V závere listu nariadil vrchnosti obce Dolné Lelovce, aby toto nariadenie dala hneď vyhlásiť. Tiež požiadal, aby zainteresované osoby na pochôdzku pozvala a „vysvedčenie“ o vyhlásení komisii odovzdala. Župný úrad Tekovskej župy požiadal vrchnosť Zemianskych Kostolian, aby tiež dala nariadenie o pochôdzke vyhlásiť a k pochôdzke svojho zástupcu vyslala.

¹⁶ ŠA NR, spis číslo 419/1920

Politická pochôdzka

5. mája 1920 sa zišla komisia v obecnom dome v Zemianskych Kostol'anoch. Predmetom bolo:

Pohouzka lesnej uskokolajnej drahy od firmy „E. Milch vdova a N. Milch veľkoobchod z drevom Komárno – Nové mesto“ v chotároch Zem. Kostolany a Dolné lelovce projektovanej na základe nariadenia správneho výboru župe Nitrianskej pod čís. 419 vydaného.

Pochôdzku viedol inž. Adolf Králik, stavebný rada, zástupca správneho výboru. Prítomní boli zástupcovia Tekovskej a Nitrianskej župy, kultúrno technického oddelenia, riaditeľstva štátnych dráh, lesného inšpektorátu, richtár Z. Kostolian, notár z Dolných Leloviec, majitelia dotknutých pozemkov a zástupcovia firmy Milch – projektant V. Heumann a Imrich Milch.

Pojednávanie a návrh

Zástupca správneho výboru konštatuje, že sú prítomní všetci zainteresovaní. Ďalej konštatuje, že nariadenie správneho výboru číslo 419 bolo v obci Dolné Lelovce riadne vyhlásené, o čom bol predložený doklad. V Zemianskych Kostol'anoch vyhlásili nariadenie až v deň pojednávania, ale všetci zainteresovaní sú prítomní. Potom predložil plány a odborný opis a vyzval prítomných, či majú námietky proti stavbe lesnej železnice. Zástupcovia Tekovskej a Nitrianskej župy námietky nemali.

Richtár obce Zemianske Kostol'any žiadal, aby mohli občania pešo slobodne prechádzať po železničnom moste cez rieku Nitru. Ďalej poprosil, aby v prípade rozoberania mosta bol materiál prednostne za rozumnú cenu ponúknutý obci.

Viacerí zástupcovia žiadali, aby boli pozemky a cesta po rozobratí dráhy do pôvodného stavu uvedené.

Zástupca kultúrno technického oddelenia žiadal, aby bol most minimálne 70 cm nad najvyššou hladinou rieky počas povodne. Ďalej žiadal, aby firma koryto rieky riadne čistila a odstraňovala naplavené stromy.

Zástupca Československých štátnych dráh predložil písomnú pripomienku. Tento dokument tvoril prílohu k protokolu z pochôdzky. V písomnej prílohe zástupca uvádza, že stavebníkovi bolo povolenie vydané len ako provizórne, o čom bol vyhotovený „zvláštni revers“.

zvláštni revers.
Stavebník prohlásil, že pro 6ti měsíček odstaví lesní drahu z pokemku drahy a přivede si na vlastní úhrady normální rozchodnou kolej odbočující z III. staniční koleje a k ní připojí lesní drahu.
Zeptali-li si stavebník normální rozchodnou vlečku a nebude-li předtím tím z jakýchkoliv důvodů platnost reversu proložena, musí po uplynutí 6 měsíců ode reversu část lesní drahy z pokemku zůstatních dráh odstavit. Povolení platí za předpokladu, že lesní draha je s konstantním prosmem.
Dne 5. Prosince 1920.
Prednosta
výboru pro udělování trati
J. F. Forstner

Časť písomnej pripomienky zástupcu Československých štátnych dráh.¹⁷

¹⁷ ŠA NR, spis číslo 610/1920

Firma Milch všetky uvedené pripomienky prijala s podmienkou, že prechádzať po železničnom moste bude každý na vlastnú zodpovednosť.

Po tomto pripomienkovaní prešla komisia technické záležitosti lesnej železnice. Nakoniec komisia jednohlasne súhlasila so stavbou železnice a tak zástupca správneho výboru Inž. Adolf Králik na základe nariadenia ministerstva (bývalého uhorského kráľovského ministerstva obchodu – poznámka autora) číslo 5298/1916 vydal na mieste provizórne povolenie.

Na záver bola zápisnica prečítaná a účastníkmi podpísaná.

Podmienky pre lesnú železnicu firmy Milch v zmysle nariadenie ministra číslo 5298/1916

17. februára 1916 vydal uhorský kráľovský minister verejných prác nariadenie 5298, ktoré sa týkalo vydávania stavebných povolení pre lesné železnice. Toto nariadenie malo zjednodušiť celý proces.

Minister týmto nariadením ponecháva nedotknutú administratívnu obhliadku pred zriadením predmetných lesných železníc, vo všeobecnosti splnomocňuje správny výbor alebo jeho povereného výkonného člena na vydanie povolenia na mieste v mene ministra v prípade, že lesná železnica slúži výlučne na účely lesného podniku žiadajúceho o povolenie a ak sa pri obhliadke dosiahne jasná dohoda, ak sa nevyskytnú problémy, ktoré si vyžadujú rozhodnutie ministra. Zápisnicu vyhotovenú pri administratívnej obhliadke, v ktorej sú presne špecifikované licenčné, stavebné a prevádzkové podmienky na základe priložených vzorov, je potrebné vo všetkých prípadoch predložiť na potvrdenie stavebného povolenia ministerstvu. Licenčné podmienky však musia vždy obsahovať ustanovenie, že stavebník musí splniť všetky dodatočné podmienky, ktoré môže uložiť uhorský kráľovský minister obchodu.¹⁸

Nariadenie obsahovalo ešte ďalšie podmienky vo vzťahu k pozemkom, napojeniu na verejnú železnicu, a tak ďalej.

Po vzniku Československej republiky sa začalo urýchlene pracovať na vlastnej legislatíve, avšak niektoré uhorské predpisy ostali ešte dlho v platnosti. To platilo aj o nariadení uhorského kráľovského ministerstva obchodu číslo 5298/1916.

Po politickej (administratívnej) pochôdzke boli vypracované podmienky pre lesnú železnicu v zmysle tohto nariadenia. V podstate komisia použila a vypísala vzor, ktorý zároveň umožnil doplniť niektoré špecifické podmienky. Uvádzam niektoré zaujímavé položky.

I. Podmienky o dovoľenie stavby.

1./ Pre stavanie a činnosť úskokoľajnej na konskú silu zriadenie dráhy sa povolenie dá na 4 roky.

*2./ Práva a povinnosti z tohto pochádzajúce patria a obťažujú **Firmu E. Milch vdova & N. Milch veľkoobchod drevom Komárno Nové Mesto**.*

Bod číslo 8./ bol vynechaný. Tento bod zaväzoval stavebníka použiť pri výstavbe výlučne domáce produkty vrátane vozňov a lokomotív. Ďalej sa uvádza v akých prípadoch je možné použiť zahraničné výrobky a kto ich povoľuje. V niektorých prípadoch schvaľovania lesných železníc sa spomínajú aj sankcie za nedodržanie tejto podmienky.

11./ Ustálilo sa, že draha v chotáre D. Lelovce výlučne na pozemku majiteľa lesa bude ležať a tak celom zaopatrenia cudzích pozemkov z..vé podmienke sú nevinútne, - tým menom pretože i v chotáre Zem. Kostolany sú cudzie pozemky dla vyslovy majitelov uistené.

(Tento bod bol posledný a pripísaný rukou – poznámka autora.)

II. Podmienky pre stavbu

1./ Pri tejto dráhe väčší pád ak 68,0 ‰ a v zákrute menší rádius ak 50,0 m neni dovolený. Stanice ale aj vyhybke sa majú na koľko možno v rovnej trati a od 3 ‰ nie väčšom páde založiť.

2./ Šírka koruny telesa v povrchu dolnej stavby meraná má 2,0 m mať.

10./ Šírka kolaje sa ustáli na 0,76 m.

11./ Kolajnice celkom majú najmenej 7 – 9 kg pre 1 m' vážiť, a pražce drevené majú tak husto založené byť, aby na ne pri najväčšej ťarche viac ako 1 200 kg pre cm² nepripadlo, -

Celkovo táto kapitola obsahovala 20 bodov.

¹⁸ BIHARYARMEGYE, HIVATALOS LAPJA, ročník XIV. číslo 11. zo dňa 9.3.1916 (voľný preklad)

III. Podmienky činnosti

V tejto kapitole sa nenachádzajú ustanovenia, ktoré by boli osobitné pre túto železnicu. Tu uvádzam niektoré body zaujímavé z hľadiska technického.

3./ *Pred započatím ochodu sa má meno toho zamestnanca, ktorý za činnosť zodpovedlivý bude, pri vrchnosti politickej oznámiť a jeho písomné zaviazanie o prevzatie zodpovedlivosti vrchnosti ukázať.*

10./ *Každý voz musí odborný zamestnanec prezkúmať a sice na trati*

v 0 – 5 % páde každodenne aspoň 1. krát

v 5 – 40 % páde každodenne aspoň 2 krát

vyššie 40 % pred každým ochodom.

S nedostatočným alebo pokazeným hámom je ochod nedovolený, a keď sa hám v ceste pokazí, musí vóz ďalej krokom ísť, a to len v páde 0 – 5 %.

18./ *V každom vlaku sa musí toľko vozov s hámom zariadiť, aby z celej ťarchy vlaku medzi 0 – 10 ‰ pád. aspoň 10%*

medzi 10 – 20 ‰	pád.	aspoň	20 %
-----------------	------	-------	------

„ 20 – 30 ‰	„	„	30 %
-------------	---	---	------

„ 30 – 40 ‰	„	„	40 %
-------------	---	---	------

„ 40 – 50 ‰	„	„	50 %
-------------	---	---	------

„ 50 – 60 ‰	„	„	60 %
-------------	---	---	------

„ 60 – 75 ‰	„	„	75 %
-------------	---	---	------

a vyššie 75 ‰	„	„	100 %
---------------	---	---	-------

ťarcha na hamovanej osy ležala.-

21./ *Najväčšia dovoľená rýchlosť je:*

medzi 0 – 50 % za hodinu 12. km.

„ 50 – 80 % „ „ 10. „

„ 80 – 100 % „ „ 8. „

23./ *Medzi vlakmi, ktoré za jedno – druhým odchodia, sa musí 200 m. medza, vyššie 50 % aspoň 500 m. a aspoň 5 minútová chvíľa zdržať.-*

24./ *Na 30 – 70 ‰ tratiach sa musia koľajnice v dáždovom, hmlistom čase, a vyššie 70 ‰ stále s pieskom posýpať, a preto sa má pri trati v pokrytom mieste stále suchý piesok v hotovosti držať.-*

26./ *Ohľadom na prípadné nehody musí majiteľ k prvej pomoci nútno ochranné prístroje v priechovej miestnosti v hotovosti držať.-*

27./ *Majiteľ dráhy je zodpovedný za všetky činnosti pochádzajúce samosprávne, trestné a vôbec proti verejných zákonov nastávajúce otázky.*

5. mája 1920 bolo k zápisnici o politickej pochôdzke doložené písomné osvedčenie, v ktorom Július Zucker, obyvateľ Zemianskych Kostolian, prebral zodpovednosť za lesnú železnicu.

Policajná pochôdzka

Aj v tomto prípade už na druhý deň, teda 6. mája 1920 sa konala policajná pochôdzka (v dnešnom ponímaní kolaudácia – poznámka autora). Dôvod bol jednoduchý. Lesná železnica už bola postavená.

Komisii opäť predsedal Inž. Adolf Králik.

Ďalej boli prítomní:

Július Kopcsányi notár, zástupca Dolných Leloviec,

Štefan Sestrienka richtár, zástupca obce Zemianske Kostolany a

Imrich Milch, zástupca firmy.

Predseda konštatuje, že 5. mája 1920 boli všetky zariadenia a podmienky pre stavbu železnice splnené, preto bola výstavba povolená. Nakoľko ale železnica už bola postavená, zástupca firmy sa odvolával na prosbu zo dňa 10. februára 1920, aby zástupca stavebného úradu vykonal „v jednom kroku“ aj policajnú pochôdzku. Inž. Králik pripomienku uznal a z toho dôvodu sa policajná pochôdzka koná na druhý deň po politickej pochôdzke.

Ďalej zápis uvádza:

Dráha je dla plánov riadne vybudovaná s tým rozdielom že:

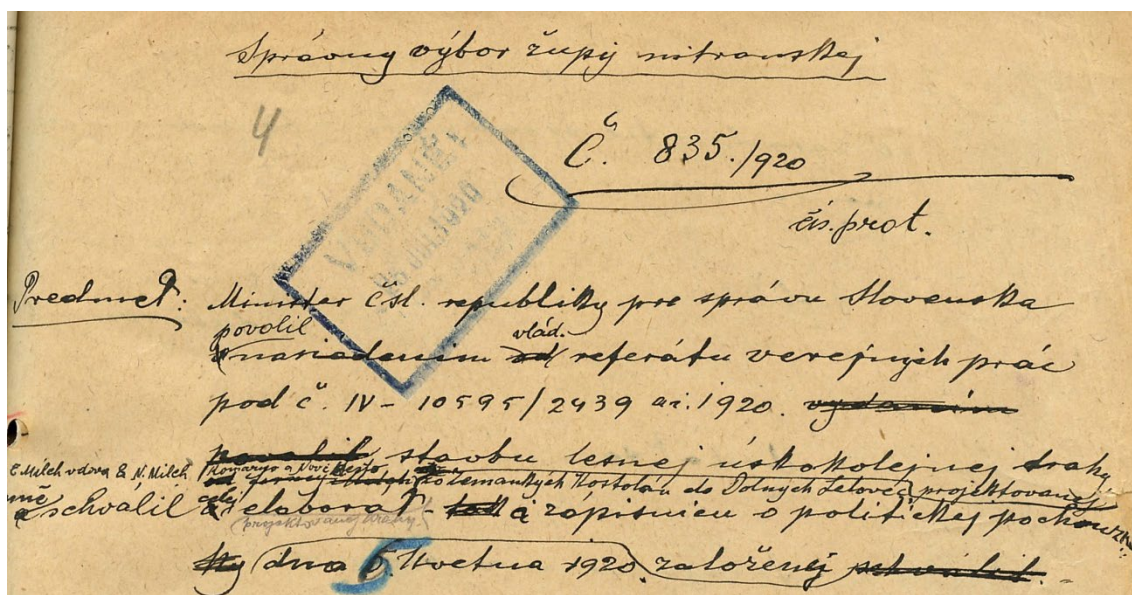
1. *Pri I trate medzi profilom 0 – 1, a 15 – 16 + 50, pri III trate medzi profilom 0 – 1, a 10 – 11 + 30 projektované výhybky sú neni vystavané, pretože této firmi neni sú nutné.-*
2. *Smyk na kláty projektovaný je tiež neni upravený, pretože firma tento potrebovať nebude.*
3. *Priepusty medzi profilami 14 – 15. I traty a 0 – 1 profilamy III traty sú neupravené, pretože tu dla skúsenosti priepusty ani nutné nebude.*

Ostatné zariadenia železnice sú v zmysle plánov riadne vystavané a „sa v dobre udržovanom stave nachádza.“ Pretože nevznikli žiadne prekážky proti povoleniu činnosti a ani ostatní prítomní nemali námietky, zástupca správneho výboru na mieste vydal ústne povolenie na prevádzku železnice v zmysle nariadenia ministerstva číslo 5298/1916. Toto povolenie bude ešte definitívne schválené správnym výborom Nitrianskej župy. Na záver bola zápisnica prečítaná a podpísaná.

8. mája 1920 stavebný výbor zaslal zápisnicu z politickej pochôdzky spolu s dokumentáciou k železnici správneho výboru, aby požiadal ministerstvo – referát verejných prác v Bratislave o schválenie. Zároveň priložil aj zápisnicu z policajnej pochôdzky, aby po schválení politickej pochôdzky ministerstvom, túto zápisnicu schválil.

Spomínané dokumenty boli na Vládny referát pre verejné práce pri ministerstve pre Slovensko v Bratislave odoslané k preskúmaniu a schváleniu dňa 12. júna 1920. Z ministerstva ich po schválení vrátili župnému úradu 30. júna 1920.

Správny výbor Nitrianskej župy zasadal 21. júla 1920 s predmetom:



Začiatok originálneho zápisu zo zasadania správneho výboru.¹⁹

Ak sa Vám to nepodarilo súvisle prečítať ponúkam svoju verziu.

Ministerstvo Čsl. republiky pre správu Slovenska povolil nariadením vlád. referátu verejných prác pod č. IV – 10585/2439 ai. 1920 (firmě?) E Milch vdova & N. Milch Komarno a Novi Mesto stavbu lesnej úskokolejnej drahy projektovanej zo Zemanských Kostlán do Dolných Lelovec a schváli celej elaborát a zápisnicu o politickej pochôdzke založenej dňa 5. kvetna 1920.

Správny výbor zobral rozhodnutie ministerstva na vedomie a vyhlásil, že upovedomí o tejto skutočnosti majiteľa firmy a zainteresované osoby. Nakoľko v čase politickej pochôdzky bola už železnica postavená, a na prosbu majiteľa sa konala policajná pochôdzka na druhý deň, a zástupca správneho výboru vydal provizórne povolenie ku prevádzke železnice, udelil správny výbor na základe policajnej pochôdzky definitívne povolenie. S týmto výsledkom oboznámi správny výbor Tekovskej župy, riaditeľstvo Čsl. štátnych dráh v Bratislave, hlavného slúžneho v Prievidzi a firmu Milch v Komárne. Upozorní, že zápisnice z politickej a policajnej pochôdzky zostanú v archíve správneho výboru. Na požiadanie budú k nahliadnutiu alebo k opisu. Nasleduje zoznam osôb, ktoré majú byť o tejto skutočnosti upovedomené.

¹⁹ ŠA NR, spis číslo 610/1920

Prestavba železnice

Nebola síce veľká, ale mala vplyv na zmenu podmienok prevádzky železnice.

27. decembra 1920 firma Milch odoslala na správny výbor Nitrianskej župy žiadosť:

S úctou pripojene posielame Vám tento polohopis a prosíme Vás úctive premenu Dolno – Lelovskej priemyselnej železnice na vedomie vziať.

S úplnou úctou

(pečiatka)

E. MILCHA VDOVA & N. MILCH

LESNÁ MANIPULÁCIA ZEMANSKÉ - KOSTOLÁNY

(nečitateľný podpis)

Zmena sa týkala preloženia I. trate medzi profilmi 14 + 58 a 16 + 50 v dolnolelovskom chotári.

Správny výbor zobral na vedomie zmenu trate v dĺžke 200 m, ale v tomto úseku je najväčší spád až 80 ‰, zmenil podmienky prevádzky a to:

1. *dla schválených podmienok provozu, bodu 18. musí každý voz, ktorý po tomto úseku chodí, s hákom zariadený byť. Smyk na kláty projektovaný je tiež není upravený, ponevác firma tento potrebovat nebude.*
2. *dla bodu 21. může být rychlost vlakou na tomto úseku nejvyššie 8 km. za hod.*
3. *Kolajnice musia dla bodu 24. Stále s pieskom být posýpané.*

O čom sa firma a jako policejné vrchnost i služnovský úrad v Prievidzi upovedomia.

Nitra 8/I 921

Nečitateľný podpis župán

Žiadosť mala jednu prílohu, pravdepodobne polohopis. Žiaľ, tento polohopis ani ostatné dokumenty z tejto prestavby sa nepodarilo vyhľadať. Zostal len tento jeden dokument s poznámkami správneho výboru.

Prevádzka

18. apríla 1920 vydal minister s plnou mocou pre správu Slovenska nariadenie číslo 2098, v ktorom vyzval slúžnovské úrady, aby mu odoslali zoznam firiem a lesov, ktoré hospodária na pozemkoch väčších ako 500 ha. Zároveň žiadal udanie výroby dreva a dobrovoľného príspevku pre štát. Štátna okresná lesná správa v Prievidzi vypracovala zoznam desiatich firiem s ich výrobou dreva a dňa 02.VII.1920 zoznam odoslala.

Napriek tomu, že technicko-policijná prehliadka sa uskutočnila 06. mája 1920, medzi firmami je evidovaná aj spoločnosť E. Milch W^e Zemianske Kostol'any. Podľa údajov v roku 1920 mala byť výroba úžitkového dreva 70 prn, palivového dreva 3500 prn a telegrafných tyčí 162 ks. Úžitkové drevo a palivové drevo mali predané.

Napríklad, palivové drevo odoberala firma Bratia Foldes z Bratislavy po 1800,- až 2000,- korún za vagón; ďalej Jenő Frievald Komárno po 1800,- K loco vagón Zemianske Kostol'any; Hermann Schulz Terezov po 2000,- K. Z palivového dreva bolo 30 % zrekvirované pre mestský lesný úrad Bratislava a „Skladiště Družstvo Komárno“. Úžitkové drevo odoberala firma Bratia Foldes Bratislava po 300,- K/m³.

Zo svojej produkcie bola spoločnosť ochotná dobrovoľne odovzdať štátu 162 telegrafných tyčí v cene 7,00 Kč za bežný meter. V okrsku prievidzského slúžnovského úradu to bola jediná spoločnosť, ktorá bola ochotná dobrovoľne odovzdať drevo v prospech štátu.

Nařízením ministra lesnictví č. 2098 z 18. IV. 20
se opírá, že na učiněné dotazy Službového úřadu
v Prievidzi ve smyslu shora uvedeného nařízení
jedine firma E. Milch Wwe & N. Milch
Waldmanniplation Zemianske Kostolany nabídnula
dobrovolně:
83 kusů dubových kolej. tyčí 6.50 m délkou
50 " " " " 8. " "
29 " " " " 10. " "
a vše za 7.00 Kč za bež. metr loco vagón
Zemianske Kostolany.

Štátna okresná lesná správa v Prievidzi
4. Juni 1920
Kubry
lesník

Kópia časti listu odoslaného Štátnou okresnou lesnou správou v Prievidzi na Štátny lesný úrad v Nitre o cenovej ponuke firmy E. Milch vdova a N. Milch²⁰.

Štátny lesný úrad v Nitre túto ponuku označil za veľmi drahú.

Dňa 15. decembra 1920 dostavil sa do kancelárie Štátneho okresného lesného úradu v Prievidzi Jakob Weiss, ktorý tvrdil, že firma E. Milch vdova a N. Milch v rokoch 1919 až do jari 1920 vyrúbala v lokalite nad

²⁰ ŠA v Nitre, Štátny lesný úrad v Nitre, spis číslo 334/1920

Hornými Lelovcami a Račicami plochu najmenej 600 katastrálnych jutár lesa bez povolenia. Pán Weiss zápis o tomto podaní nepodpísal.

Lesný úrad v Prievidzi písomne oslovil firmu E. Milch vdova a N. Milch aj Bélu Tarnóczyho.

Béla Tarnóczy poslal písomné vyhlásenie dňa 23. decembra 1920, v ktorom uvádza, že firma Milch ťaží drevo v lokalite Dolných Leloviec, a nie Horných Leloviec. Povolenie na výrub bolo vydané Kráľovským ministerstvom poľnohospodárstva v Budapešti pod číslom 179469/1918 a možno ho nájsť na rovnakom mieste. Na záver dodal, že Račice ho nezaujímajú. Pre zaujímavosť dodávam, že po vzniku ČSR bol na Slovensku úradný jazyk slovenský. Častokrát ale ešte v rokoch 1919 a 1920 miestny úradníci používali v úradnom styku maďarčinu. Písomné vyhlásenie Bélu Tarnóczyho bolo písané rukou po nemecky.

Majiteľ firmy E. Milch vdova a N. Milch sa dostavil na Štátny okresný lesný úrad v Prievidzi 6. januára 1921. Vyhlásil, že povolenie na rúbanie majú. Povolenie sa musí nachádzať na lesnom úrade v Nitre, alebo na lesnom inšpektoráte v Bratislave.

Firma E. Milch vdova a N. Milch, Lesná manipulácia Zemianske Kostol'any odoslala na Ministerstvo zemedelstva ČR expozitúru pre Slovensko žiadosť bez udania dátumu odoslania. V žiadosti uvádza, že ťažbu dreva začali hneď po kúpe lesa v roku 1918. Pokračovali aj v rokoch 1919 a 1920. Nakoľko mali povolenie ťažby až do konca roku 1924, nepredpokladali, že každý rok musia opätovne požiadať o povolenie ťažby. 26. júna 1921 ministerstvo povolilo vyťažiť zbytkových asi 20 katastrálnych jutár lesa. Zároveň poverilo Štátny lesný úrad v Nitre aby:

presne vyšetril, koľko v lesoch hore uvedeného veľkostatkára od času platnosti zákona o prozatímnej ochrane lesov zo dňa 17. decembra 1918, číslo 82 sb.z. a n., teda od 7. júla 1919 bolo bez úradného povolenia rúbané a sem o výsledku podal zprávu, na základe ktorej by prípadne proti dotyčnému majiteľovi lesa trestné pokračovanie pre priestupok hore citovaného zákona zavedený byť mohol.

9. augusta 1921 boli vypočítané osoby, ktoré sa zúčastnili ťažby dreva na rôznych pozíciách, ako aj správca revíru v Dolných Lelovciach.

Zo zápisnice:

Jan Fabri, predrobotník fy, Jan Svitok, robotník

Oba od začiatku v hoře rubajú.

Udávají, že byli již před válkou ve firmy Milch zaměstnání a že v roce 1918, když fa kupila od familie Tarnoczyho horu v Dolních Lelovcích, že začali ihned v roku 1918 rubati a to na ráz asi 650 lidí, snád' i výše ich bolo, čo by mohl majitel firmy „nečitateľné meno – poznámka autora“ dokázati.²¹

Ťažba dreva sa vykonávala nesystematicky. Vyrúbali sa len plochy, kde bolo kvalitné drevo. Nechávali sa takzvané chvosty – malé diely –, kde bolo tenké drevo alebo riedky porast. Na zakročenie Kazimíra Tarnóczyho niekoľko chvostov museli zrúbať. Do žatvy 1919 (asi mesiac júl) bola väčšina povolenej plochy vyrúbaná. Tých chvostov ostalo asi 20 katastrálnych jutár.

Pred žatvou začali stavať úzkokoľajnú dráhu z oblasti vyrúbaného lesa, do stanice Zemianske Kostol'any. Keď úzkokoľajku postavili, tak väčšina robotníkov odišla, lebo nebola pre nich práca, len tie chvosty.

Od jari 1921 pracovalo na ťažbe dreva asi 30 robotníkov.

Podľa správy spísanej lesmajstrom Štátneho okresného lesného úradu v Prievidzi na základe výpovedí a obhliadky lesa nedalo sa určiť, či sa v roku 1920 rúbalo. Mohol by to potvrdiť Jakob Weiss, ktorý sa ale v Zemianskych Kostol'anoch nenachádzal.

Posledná správa pre Ministerstvo zemedelstva ČR, expozitúra pre Slovensko uvádza:

Cestou štátnej okresnej lesnej správy v Prievidzi bolo presne vyšetrené, že les veľkostatkára Vojtecha Tarnóczyho, ležiaci v chotári obci Dolné Lelovce, bol od firmy Milch ešte do konca 1921 roku využítkovaný, len vo výmere asi 20 k. jutrov „nečitateľné slovo – poznámka autora“ zostalo, ktorých využítkovanie sa žiadalo a „nečitateľné slovo – poznámka autora“ povolené ~~bolo~~ je.

Od 7. júla 1921 nebolo bez úradného povolenia ništ využítkované, tojest lesopolicajný priestupok neni spachaný.

Nitra 22.VIII.1921

V. 23.VIII. nečitateľný podpis.²²

²¹ ŠA v Nitre, Štátny lesný úrad v Nitre, spis číslo 10F/1921

²² ŠA v Nitre, Štátny lesný úrad v Nitre, spis číslo 10F/1921

Ukončenie prevádzky

?

To je presne vhodný symbol na túto kapitolu.

Podľa politickej pochôdzky dostala firma E. Milch vdova a N. Milch povolenie na prevádzku železnice na štyri roky, teda do roku 1924. Ale podľa vyšetovania ťažby dreva bez povolenia, už v roku 1920 bolo takmer všetko drevo vyťažené, zostali len takzvané chvosty o celkovej ploche asi 20 katastrálnych jutár. Tieto povolilo ministerstvo vyťažiť v roku 1921.

Z uvedeného vyplýva, že nie je zrejmé kedy firma všetko drevo vyťažila, previezla na stanicu Zemianske Kostolany a železnicu rozobrala.

O preložení lesnej železnice na stanici Zemianske Kostolany a o vybudovaní normálnorozchodnej vlečky sa mi nepodarilo získať žiadne informácie.

Ako to dopadlo

Zle.

Áno, dá sa povedať, že veľmi zle.

27. apríla 1930 spáchal Emánuel Milch, riaditeľ spoločnosti Özv. Milch E.-né et Milch N. a zakladateľ a generálny riaditeľ Magyar Keményfaipari Részvénytársaság samovraždu. Mal 29 rokov. Bolo to len pár týždňov pred tým, ako sa spoločnosť rodiny Milch dostala do platobnej neschopnosti.

Následná finančná kontrola vo firme zistila nezrovnalosti v účtovníctve. Nakoniec znalec zistil, že celý majetok má hodnotu 431 736 pengő, proti čomu je ťarcha 1 132 276 pengő. Na základe toho navrhuje jednotkovú kvótu 25 %. Veritelia mali oznámiť, či sa s touto kvótou uspokojia, alebo či hľadajú iné riešenie ako spravovať záležitosti slávnej drevárskej firmy.²³

18. októbra 1930 Kráľovský súd v Győri schválil dohodu o povinnom vyrovnaní mimo konkurzu medzi spoločnosťou E. Milch vdova a N. Milch a veriteľmi, dosiahnutú Národnou asociáciou ochrany úverov (Országos Hitelvédő Egylet – OHE) na stretnutí 4. septembra 1930. Dlžníci sa zaviazali uhradiť 25 % pohľadávok, istinu, úroky ku dňu začatia konania a trovy právneho zastúpenia vzniknuté k tomu istému dátumu, v úplnom a konečnom vysporiadaní.²⁴

Koncom novembra a začiatkom decembra 1930 viaceré noviny uverejnili informáciu o pripravovanej verejnej dražbe hnuteľného a nehnuteľného majetku spoločnosti E. Milch vdova a N. Milch. Dozor nad dražbou mala vykonávať Národná asociácia ochrany úverov (OHE). Záujemcovia mali poslať ponuky do 12. decembra 1930 na OHE, kde si mohli prezrieť inventár a podmienky ponuky.²⁵ Kedy sa dražba uskutočnila a s akým výsledkom sa z dostupných zdrojov nepodarilo zistiť.

17. marca 1931 o 13 hodine sa uskutočnila v advokátskej kancelárii Dr. Ernyeioho v Budapešti aukcia. Na predaj bolo 450 akcií spoločnosti Magyar Keményfaipari Részvénytársaság v nominálnej hodnote 90 000,- pengő. Vyvolávacia cena bola 100 000. Po rôznych peripetiách počas aukcie, nakoniec boli akcie predané za 51 500,- pengő.²⁶

3. septembra 1931 boli v obchodnom registri vymazaní ako členovia predstavenstva Magyar Keményfaipari Részvénytársaság Emánuel Milch a Imre Milch.²⁷

Obchodný register dňa 3. februára 1933 zaregistroval zrušenie spoločnosti Özv. Milch E.-né et Milch N. (E. Milch vdova a N. Milch).²⁸

A nakoniec Magyar Keményfaipari RT na svojom valnom zhromaždení dňa 30. mája 1941 rozhodlo o zániku spoločnosti. Likvidácia trvala niekoľko rokov, počas ktorých sa vystriedalo viacero likvidátorov.

²³ PESTI NAPLO, ročník LXXX, číslo 199 dátum vydania 03.09.1930

²⁴ A BUDAPESTI KÖZLÖNY HIVATALI KÉRTESÍTŐJE, číslo 252, dátum vydania 04.11.1930

²⁵ Komárommegyei hírlap, číslo 49. dátum vydania 06.12.1930

²⁶ MAGYARSÁG, ročník XII, číslo 63 (3019), dátum vydania 18.03.1931

²⁷ KÖZPONTI ÉRTESÍTŐ, ročník LIII, číslo 49, dátum vydania 03.09.1931

²⁸ KÖZPONTI ÉRTESÍTŐ, ročník LVIII, číslo 63, dátum vydania 03.02.1933

Záver

Čo dodať na záver?

Citoval by som jednu recenziu na moju predchádzajúcu knižku o lesnej železnici v Dlížine. A vlastne ide o jedinú recenziu, ktorú som dostal. Som tomuto človeku nesmierne vďačný.

„Čakal som od publikácie trochu viac. Chápem ale, že lokálny význam popisovanej železnice, krátka doba jej využívania, dostupnosť a rozsah archívnych materiálov bol tak obmedzený, že viac sa z nich vytážiť ani nedalo.“ A dostal som štyri hviezdičky. Ďakujem.

Tu som sa dostal do podobnej situácie.

Povolenie na ťažbu dreva a prevádzku železnice dostala spoločnosť na štyri roky, teda do 05.05.1924. Zostalo pár dokumentov o schvaľovaní, pár dokumentov z iných útvarov ohľadne ťažby dreva a dopravy. To je všetko. Pri lesnej železnici Dlížín bol zachovaný dokument o ukončení prevádzky. Pri lesnej manipulácii Zemianske Kostolany nemáme ani to.

Zatiaľ.

Možno nabudúce.

Horná Nitra bola a ešte stále je symbolom ťažby uhlia na Slovensku. Prvé uhlie sa v Handlovej naplno začalo ťažiť v roku 1913, keď bola dobudovaná železnica z Prievidze do Handlovej. No popri uhlí zásobovala Horná Nitra najmä západné Slovensko drevom. A k tomu na dopravu dreva slúžili lesné železnice a dokonca aj lanovky. A nielen drevo sa dopravovalo po úzkorozchodných železničiach. Veď uvidíte.

Tak sme si v knižke pripomenuli opäť jednu z neznámych lesných železníc zo stanice Zemianske Kostolany do chotára obce Dolné Lelovce. Bola len pár kilometrov dlhá a mala krátku životnosť. Ale bola tu na Hornej Nitre.

A tá zvláštnosť?

Nuž neviem, či na Slovensku mala niektorá lesná železnica vrchnú stavbu a spodnú stavbu. Teda železnicu, ktorá prechádzala po vrstevnici pod vrcholom kopca Sedlo a železnicu, ktorá spod kopca odvážala vyťažené drevo na stanicu, prepojenú šmykom, teda rizňou. Možno sa mýlim.

Snáď Vás táto neúplná spomienka zaujala a možno aj potešila.

Zdroje

Konzervačný fond Slovenskej národnej knižnice v Martine; údaje o vydavateľovi a rok vydania – ak sú známe.

(skratka KF SNK Martin, vydavateľ ...)

Új-Szönytől Komáromig; A komáromi ipar, iparosok, kereskedők és vendéglősök története (1896-1951) Katalógus Múzeum György Klapka v Komárom VI. Výstava k 110. výročiu zlúčenia obcí Új-Szöny a Komárom. Napísala Számadó Emese. Vydanie 2006, ISBN 963 229 792 X.

Levelek. TANULMÁNYOK A VÁROS MULTJÁROL ÉS JELENÉRŐL, 2009. (XV. évf.) 1. szám, Özv. Milch E.-né és Milch N. gőzfűrésztelepe; Listy. ŠTÚDIE O MINULOSTI A SÚČASNOSTI MESTA, 2009. (ročník XV.) č. 1; Parná píla pána N. Milcha a vdovy po p. E. Milchovi; napísali Horváth István, Számadó Emese.

(skratka Levelek. TANULMÁNYOK A VÁROS MULTJÁROL ÉS JELENÉRŐL, 2009 (ročník XV.) č.1)

MTA KIK Kézirattár Ms 2680/72; REAL-I - az MTA Könyvtárának Képrepozitória; REAL-I - Obrazový archív Knižnice Maďarskej akadémie vied (<http://real-i.mtak.hu/id/eprint/10138>).

(skratka MTA KIK Kézirattár Ms 2680/72)

Štátny archív v Nitre, Verejno správny výbor Nitrianskej župy, inventárne číslo 1920 V15, spis číslo 419/1920 Prosba E. Milcha o povolenie lesnej dráhy

(skratka ŠA NR, spis číslo 419/1920)

Štátny archív v Nitre, Verejno správny výbor Nitrianskej župy, inventárne číslo 1920 V24, spis číslo 610/1920 Lesná dráha Fy Milch.

(skratka ŠA NR, spis číslo 610/1920)

Štátny archív v Nitre, Verejná správa do roku 1922 – Štátne odborné úrady, 7258 – Štátny lesný úrad v Nitre

(skratka ŠA v Nitre, Štátny lesný úrad v Nitre + číslo dokumentu)

Štátny archív Trenčín, pracovisko archív Bojnice, Okresný úrad v Prievidzi 1923 – 1945, B. Spisy b) administratívne, inventárne číslo 308/1923, spis číslo 16982/1923, škatuľa číslo 101 – Výročná správa o lesnom hospodárení.

(skratka ŠA TN, Bojnice, inv. č. 308/1923)

Kurzívou s odsadením sú písané citácie tak ako sú uvedené v dokumentoch, teda aj s dobovými výrazmi a pravopisom.

Pod'akovanie

V prvom rade ďakujem pracovníčkam Štátneho archívu Trenčín pracovisko archív Bojnice. Na tieto dievčatá nikdy nezabudnem. Boli mojimi prvými poradkyňami, ktoré ma naučili, kde a ako hľadať v archívoch. Svojimi radami a skúsenosťami mi nesmierne pomohli pri hľadaní dokumentov.

Osobitne ďakujem pani Számadó Emese, archeologičke a riaditeľke múzea Györgyiho Klapku v Komárome, ktorá mi poslala prácu o spoločnosti E. Milch vdova a N. Milch uverejnenú v Komaromi Levelek. TANULMÁNYOK A VÁROS MULTJÁROL ÉS JELENÉRŐL, 2009 (ročník XV.) č.1.

Pod'akovanie patrí aj zamestnankyniam Štátneho archívu v Nitre so sídlom v Ivanke pri Nitre. Svojimi radami a prístupom mi pomohli hľadať súvislosti medzi dokumentmi aby vznikol ucelený obraz o problematike. Pri tejto knižke to bolo nesmierne dôležité. Najviac informácií som získal práve z ich archívu.

Nesmiem zabudnúť na zamestnancov Národného archívu ČR v Prahe. Častokrát len na základe neúplných informácií mi vyhľadali dokumenty, a tak mi pomohli objasniť veľa neznámych udalostí.

A vlastne v každom archíve som našiel príjemných, usmiatych ľudí. V Slovenskom národnom archíve v Bratislave, v Banskej Štiavnici, v ŠA v Bratislave, Bytči, Bystričke, Kremnici, Topolčanoch, Litoměřicích, proste všade. Boli mojim svetlom na ceste temnotou archívnych fondov.

A samozrejme mojej rodine, ktorá znášala a tolerovala moju fyzickú a duševnú neprítomnosť, keď som sa venoval práci na vyhľadávaní a spracovaní dokumentov.

Za finančné príspevky na bádanie a vydanie tejto skromnej publikácie patrí osobitná vďaka občianskemu združeniu Striečka a iné úzkorozchodné železnice (www.hn760zel.sk) a nadácii Hornonitrianskych baní a.s. Nadácia bane pre zdravie, vzdelanie, kultúru a šport regiónu.

Bez týchto ochotných a trpezlivých ľudí by zostalo len pri spomienkach na Hornonitrianske úzkorozchodné železnice.

1

IX. évfolyam.

Budapest, 1884. január 13-án.

4. szám.

Megjelenik :
minden csütörtökön és vasárnap,
a szükség szerint más napokon is
fél vagy egész iven, évenként
60—70 iv.

Előfizetési ár :
Budapesten házhöz hordva egész
évre **4 frt.**
Vidéken postadíjjal együtt **6 frt.**

KÖZPONTI ÉRTESÍTŐ.

KIADJA A FÖLDMIVELÉS-, IPAR- ÉS KERESKEDELMI M. KIR. MINISTERIUM.

Előfizetések
fél vagy negyed évre is elfogad-
tatnak.

Előfizetési pénzek a „KÖZPONTI
ÉRTESÍTŐ” szerkesztőségéhez :
Budapest, Ferencz József-tér Nákó-
ház, czimzendők.

I. Kivonat a magyarországi kereskedelmi cégjegyzékekből. (Érvényes a lap keltétől fogva.)

a) Egyéni cégek.

b) Társas cégek.

Királyi törvénysek	A bejegyzést ren- delő végzés kelte a cég folyó- és alapszáma	A cég szövege	A főtelep és a fióktelpek helye	Cégvezetők és felszámoló cég- vezetők	A társaság jogviszonyai	Jegyzet
Komáromi törvénysek	1883. decz. 12. 53/2	Fischer Testvé- rek	Uj-Gyalán	Fischer Zsigmond, Fischer Ignác.		Az 53/1. sor- és al- szám alatt 5-ik ro- vatban és szó elha- gyása és a 6-ik ro- vatban bejegyzett társaság helyett köz- kereseti társaság megjelölése hivatal- ból, a cégbejegy- zések kihirdetésére felügyelő biztos elő- terjesztése folytán pótlólag kitüntették. (Lásd 1883. évf. 96. számát.)
"	1883. sept. 7. 52/1	Özv. Milch E.-né et Milch N. Milchs witve N. Milch	Főtelep: Uj-Szőnyőn Fióktelpek: Kisbérén	Özv. Milch Ema- nuelné és Milch Naftali.	Közkereseti társaság. A vállalat 1883-ik évi aug. hó 10-ik napján vette kezdetét. Tagjai: özv. Milch Emánuelné és Milch Naftali épületfa kereskedés, gőz- fűrészgár és gőzmalom üzlet kereske- dők Uj-Szőnyben, kik egyforma képvise- leti joggal bírnak.	
"	1883. decz. 12. 52/2	Özv. Milch E.-né et Milch N. E. Milch witve et N. Milch	Főtelep: Uj-Szőnyőn Fióktelpek: Kisbérén			Az 52/1. folyószám alatti bejegyzésnél a 3-ik rovat alatti szó- vegből kihagyott „et” szó, a ministeri biztos előterjesztése folytán, a törvény- széknek 1883-ik évi december hó 12-én kelt 5981. számú vég- zése folytán hivatal- ból bejegyeztett. (Lásd a fennebbi cégbejegyzés közze- tételét)

*Verejná obchodná spoločnosť. Spoločnosť bola založená
10. augusta 1883.*

*Členovia: vdova Milch Emánuelné a Milch Naftali sú
obchodníci so stavebným drevom, parná píla a parný mlyn
v Uj-Szőny, ktorí majú rovnaké právo spoločnosť
zastupovať*

Č.-Sl. Štátny stavebný úrad
v Nitre.

Nitra, dňa 6. dubňa 1920 .

P r e d m e t :

Č i s l o : 370/2/1920 .

prosba firmy E. Milch o
povolenie lesnej dráhy.

Prílohy: 1. svazok .

S p r á v n e m u v ý b o r u

V N i t r e

Firma E. Milch a M. Milch veľkoobchod s drevom
v Komárne -Nové Mesto preložila stavebnému úradu prosbu o povolenie
stavby lesnej úskokolajnej dráhy od stanice Zemaňské Kostolany do
lesa dolnoláľovského projektovanej .

ponevadž pred povolením stavby pochozka dráhy nútna
je, prosím pochozku nariadiť .

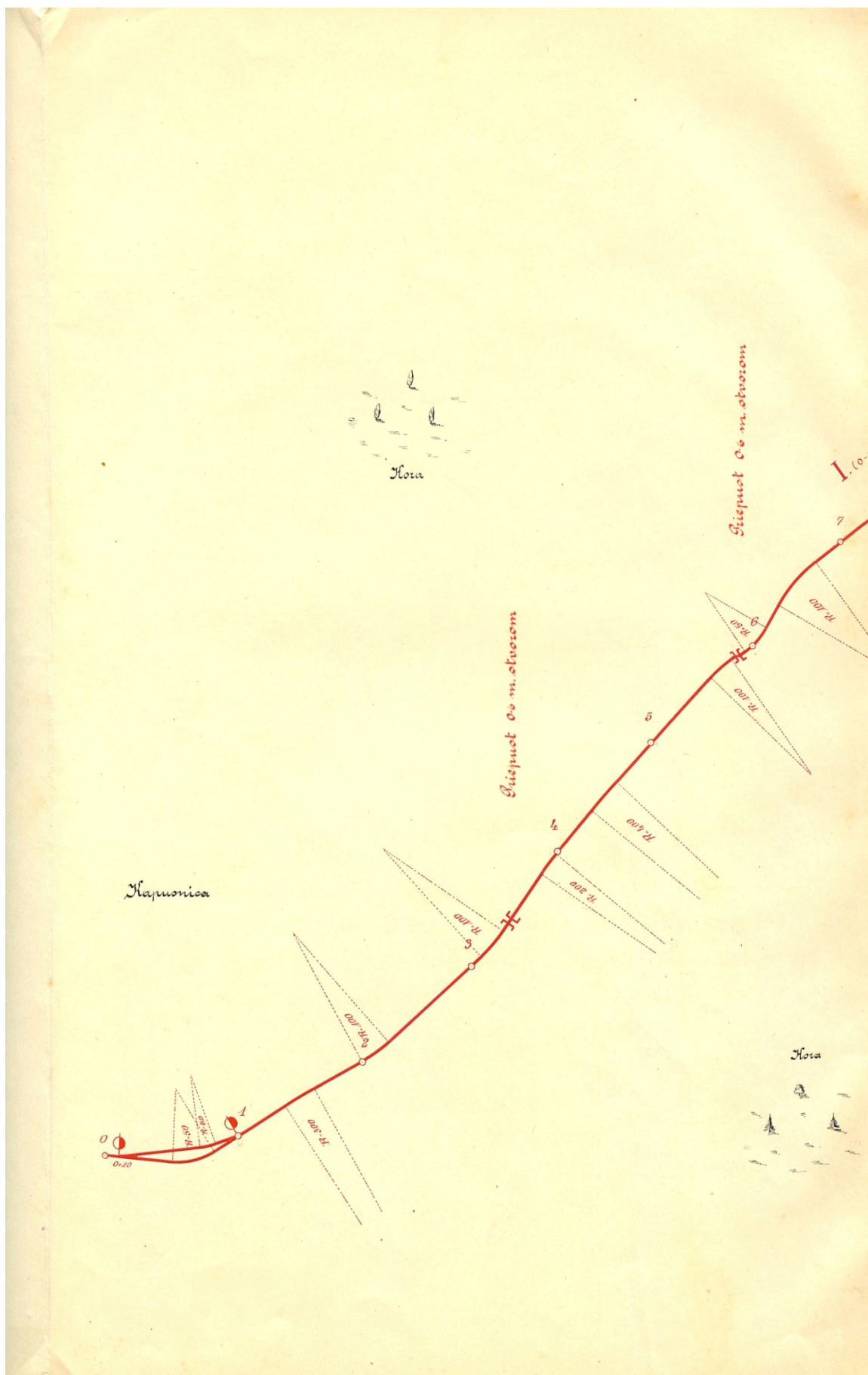
Poznamujem, že dľa pripojených aktov riaditeľstvo
štátnych dráh sa vyslovilo, že oproti projektovanému pripojeniu les-
nej dráhy ku stanici žiadnu námietku nemá, a že zo stránky župy
tekovskej sa tamejší p. župan vyslovil, že oproti vypísaniu komisie
správnym výborom v Nitre o povolenie lesnej dráhy tiež žiadnej ná-
mietky není . -

prednosta úradu :

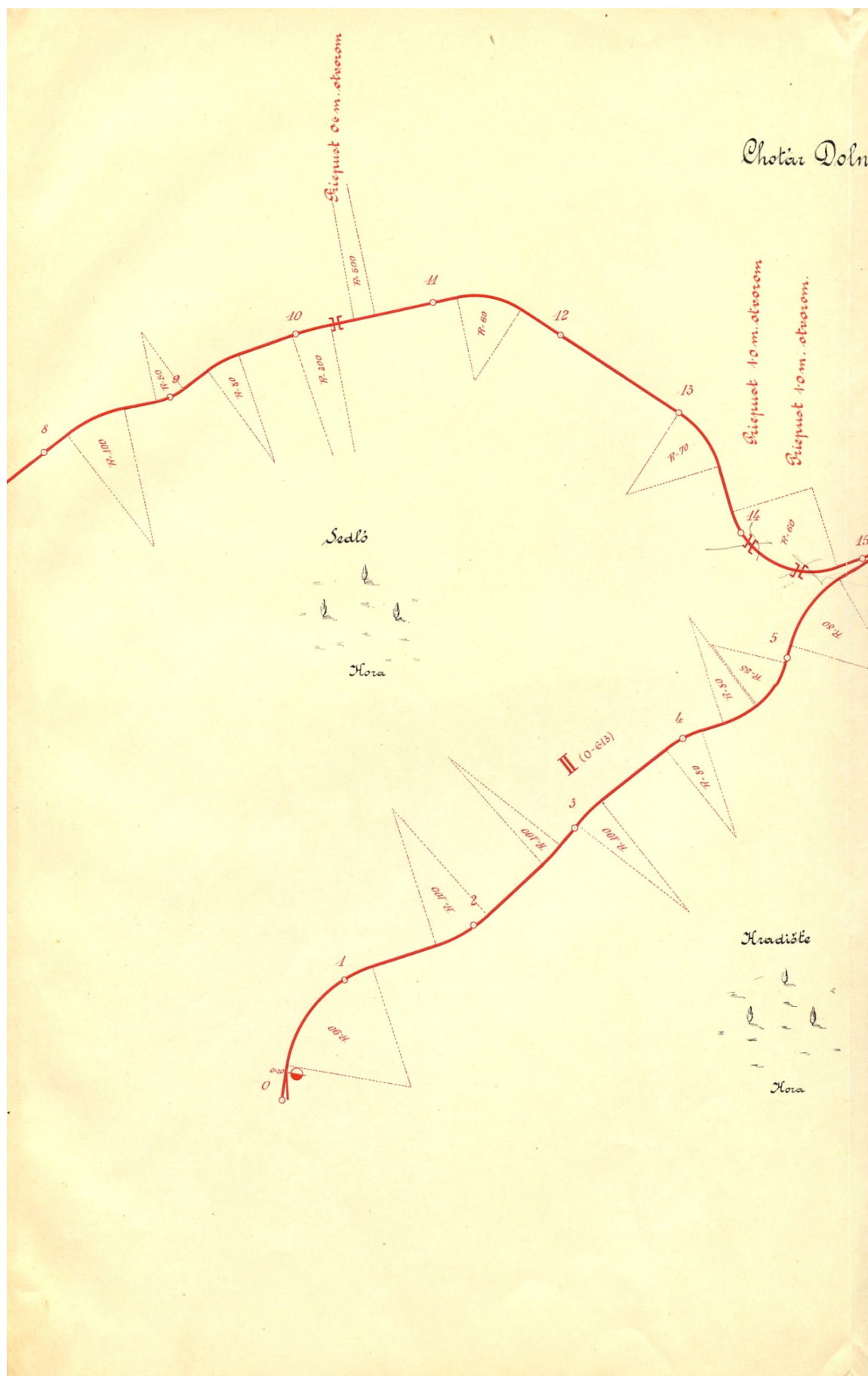


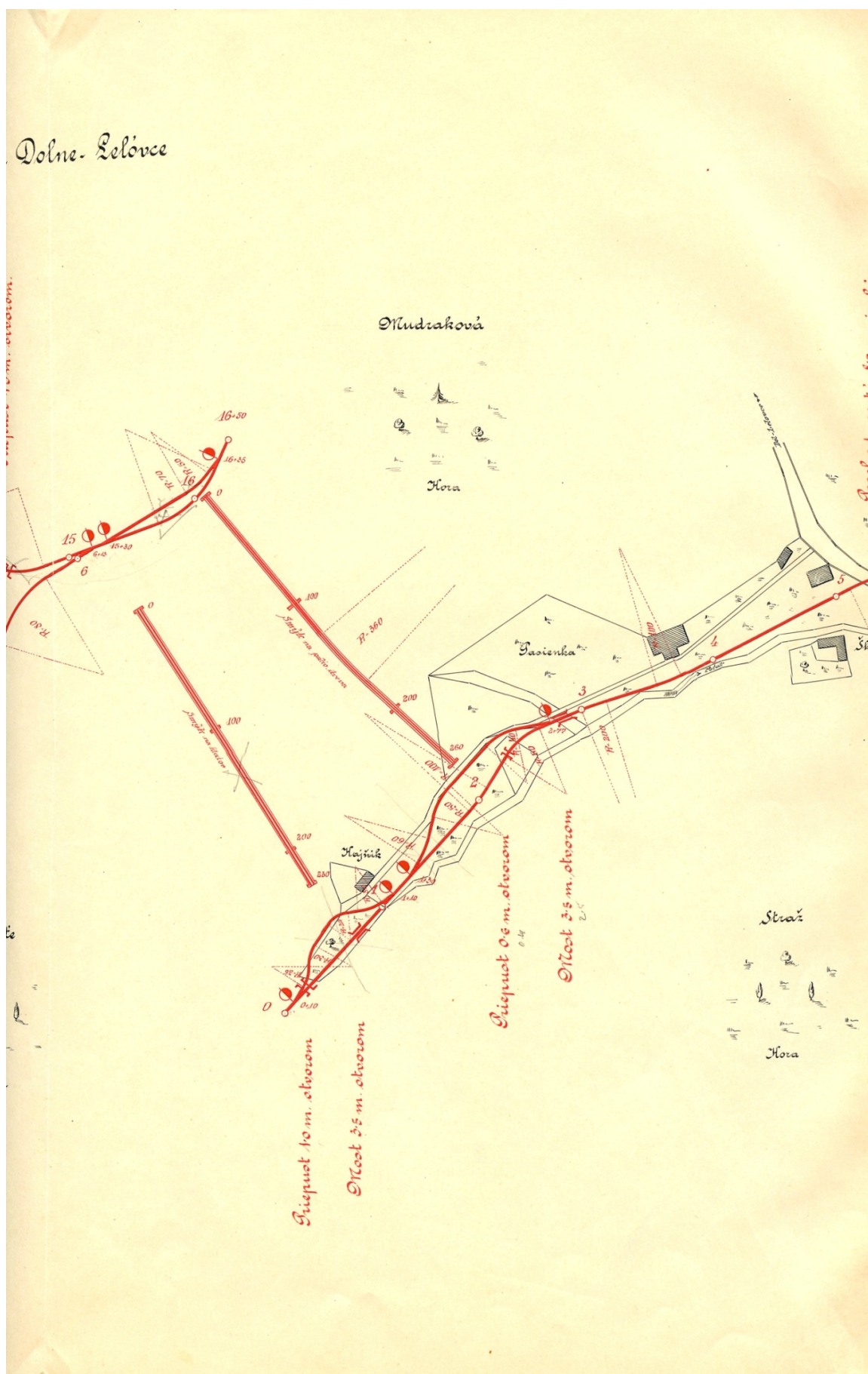
Jugoslav Pušić

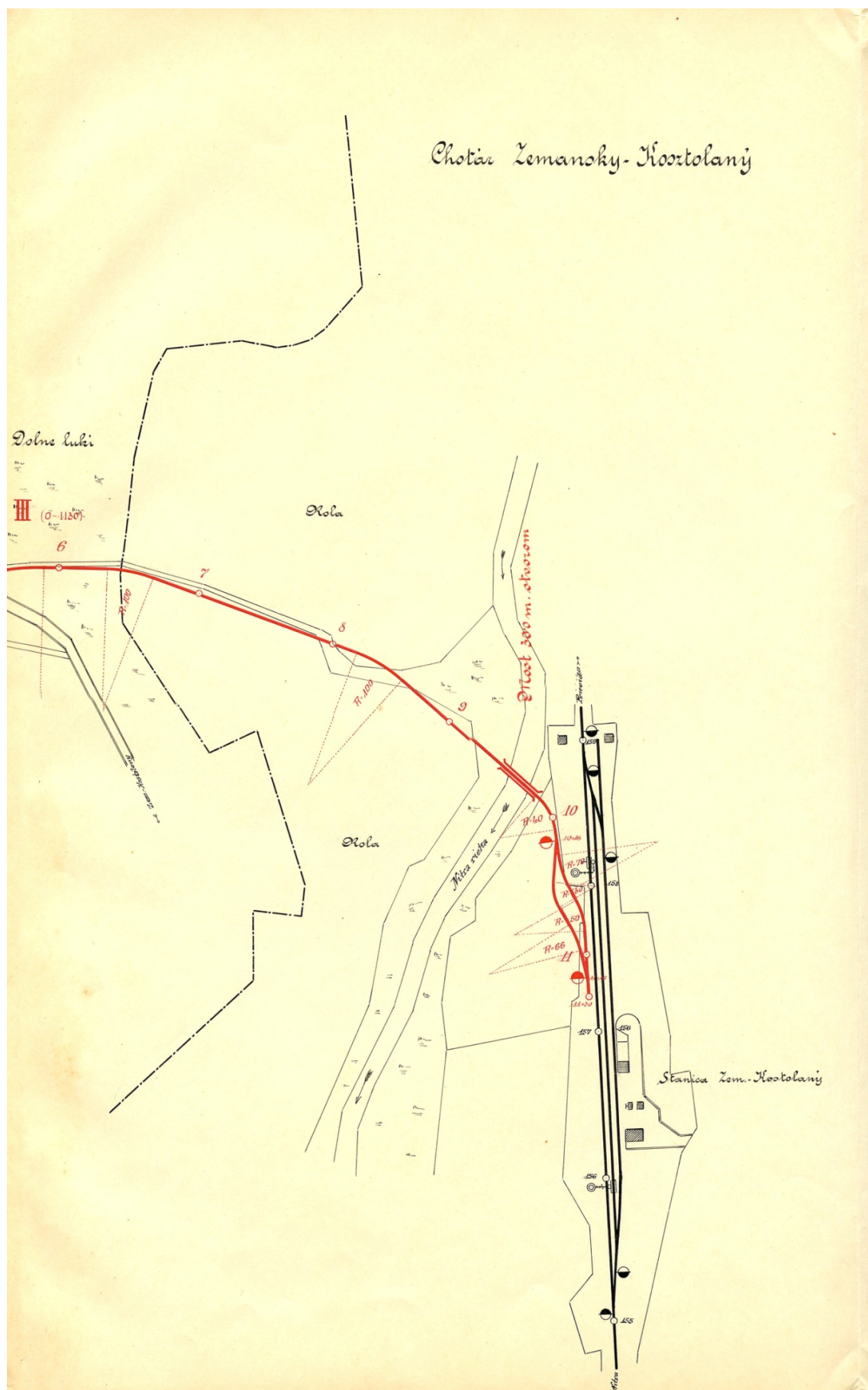
²⁹ ŠA NR, spis číslo 419/1920

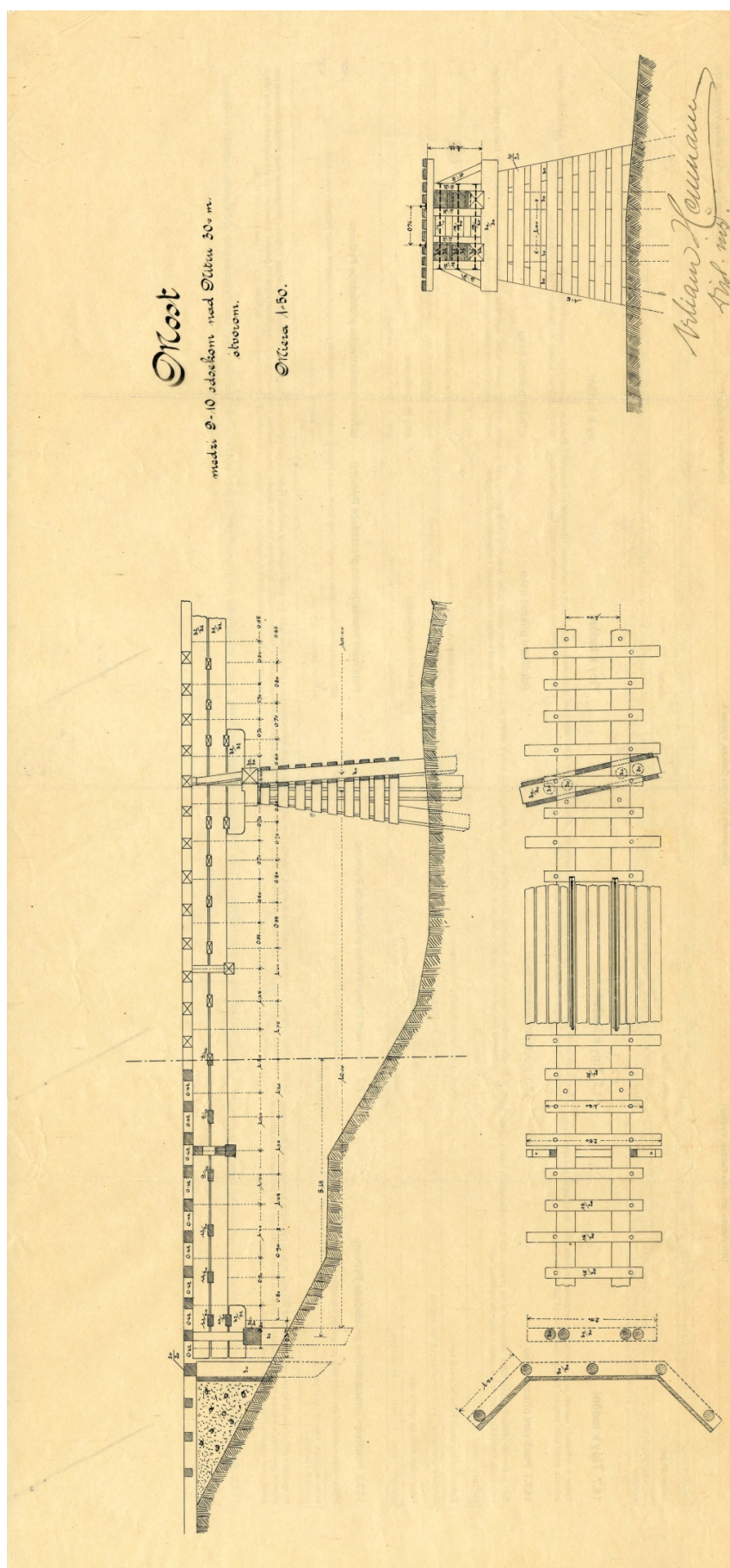


³⁰ ŠA NR, spis číslo 610/1920







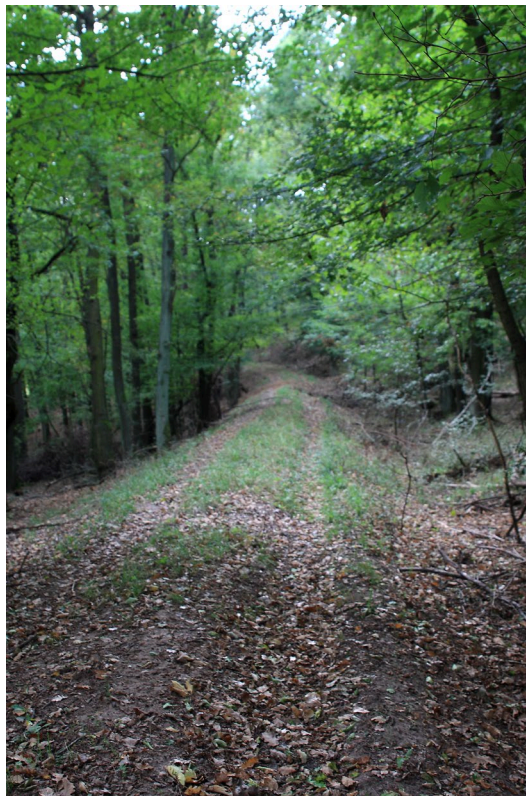


³¹ ŠA NR, spis číslo 610/1920

Dnes sa stopy po spodnej stavbe železnice spoločnosti vdova Milch E. a N. Milch zo Zemianskych Kostolian do Dolných Leloviec už nedajú zistiť. To, čo neodniesol čas, prikryl popolček pri nešťastí v roku 1965. Následné záchranné práce, odpratávanie nánosov popolčeka a úpravy terénu nadobro odstránili posledné známky lesnej železnice.



Pôvodnú budovu stanice tu dnes už nenájdete.



Možno sa pozeráme na teleso železnice
vrchnej stavby.



Železničný most cez rieku vlečky Ministerstva obrany.
Prechádza v miestach kde bol drevený most lesnej železnice?



Po tejto lúke začiatkom dvadsiatych rokov minulého storočia prechádzala železnica.

Hornonitrianske úzkorozchodné železnice
Lesná manipulácia Zemianske Kostol'any
Dolné Lelovce

Vydal	OZ Striečka a iné úzkorozchodné železnice
Zostavil	Vladimír Teuschel
Jazyková úprava	Mgr. Marta Froňková
Maďarský preklad	www.jaspravim.sk
Anglický preklad	MSc. Nikola Kubáňová
Text, obálka, grafická úprava	Vladimír Teuschel ©
Vydanie	prvé 2025
ISBN	PDF 978-80-570-6624-8
	ePub 978-80-570-6625-5
	mobi 978-80-570-6626-2

